

I nuovi giardini e i *rendering* delle agenzie immobiliari. Perché il Nordest Italiano (non?) è la California del Sud

Guido Borelli

Abstract

Il saggio intende aggiornare la riflessione sul modello di sviluppo sociale e territoriale del Nordest italiano degli ultimi cinquanta anni facendo esplicito riferimento a quello di Los Angeles. Sebbene differenti tra loro, le due conurbazioni mostrano delle appartenenze che rendono non del tutto stravagante l'operazione. Un modo possibile per esplorare queste appartenenze è ricorrere a fonti esplicative diverse ed eterogenee, privilegiando tra queste la produzione letteraria che ha accompagnato e, in alcuni casi, guidato la costruzione dell'immaginario e della realtà nel Nordest e in Los Angeles. In questo saggio, Los Angeles è utilizzata come una figura retorica: una sineddoche che associando due realtà tra loro differenti, le considera dipendenti e logicamente contigue, sostituendo frequentemente la denominazione dell'una a quella dell'altra. Perciò, nel caso di questo saggio, anche quando si parlerà di Los Angeles, il riferimento – anche se non esplicito – sarà al Nordest.

«Quel terrain de départ choisir pour la recherche théorique qui éluciderait cette situation en la surmontant?
(...) La littérature? Pourquoi pas? Les écrivains ont beaucoup décrit, notamment les lieux et les sites. Mais de quelle textes? pourquoi ceux-ci plutôt que ceux-là?
(...) Dès que l'analyse cherche l'espace dans les textes littéraires, elle le découvre partout et de toutes parts: inclus, décrit, projeté, rêvé, spéculé. De quels textes considérés comme privilégiés pourrait partir une analyse "textuelle"?»

(Henri Lefebvre, *La production de l'espace*, 1974, p. 22)

1. Una grande città più bella di Los Angeles

Circa dieci anni fa, la Regione Veneto approvava il proprio *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento* (PTRG, 2009). Nella relazione introduttiva, l'allora Governatore regionale, Giancarlo Galan, proponeva un interessante parallelo tra il Veneto (o, meglio, tra quello che lui definiva il «Terzo Veneto») e la megalopoli di Los Angeles:

«è il Terzo Veneto che concepiamo come una grande città, coi suoi parchi, le sue zone commerciali, le sue vie di comunicazione. Una città come Los Angeles, che vogliamo più bella e dove si viva meglio: con una grande mobilità interna per altri 500mila nuovi abitanti».

Il Terzo Veneto del PTRG si costituisce intorno all'idea di «un'unica grande città metropolitana coi suoi centri abitati, i suoi parchi, le sue periferie» (*ibid*). È probabilmente intorno a questa idea di città policentrica a bassa densità residenziale che il Governatore Galan aveva tratto spunto per il suo confronto con Los Angeles. Va tuttavia notato che Galan non è stato il primo a intuire (o auspicare) delle analogie tra la città diffusa del Nordest e Los Angeles. Dieci anni prima di lui, nel 1999, lo scrittore e attore Marco Paolini aveva dato alle stampe un personale diario del Nordest, intitolato *Bestiario Veneto*, nel quale raccontava il

Nordest come una metropoli, «ma senza il motore, senza il sistema circolatorio, nervoso, muscolare, senza l'ossatura di una metropoli».

Nell'immaginario di Paolini, l'incrocio tra il vecchio e il nuovo assetto urbano del Nordest prende le forme di *Barba Zhucòn town*:¹

«non c'è niente di normale in questo paesaggio che è cambiato più negli ultimi cinquant'anni di quanto avesse fatto prima in cinquanta secoli (...) le città non sono mai cresciute tutte insieme, tutte in un colpo, tutte in un luogo, tutte nell'arco di una sola generazione. Nessuno sguardo umano prima di questi cinquant'anni ha potuto misurare di persona una modificazione così radicale dello spazio, delle condizioni di vita e di lavoro (...) *Barba Zhucòn town* è una città di villette e capannoni (...) Ogni distinzione è saltata, restano i nomi sulla carta. Quello che ti offre l'autostrada è uno zoopaese al di là della rete. Il cielo frigge di segnali in collisione, l'autoradio sente un sovraffollamento di onde, un'anarchia elettromagnetica di cellulari, radio spot».

Il *Bestiario Veneto* di Paolini può essere considerato sia come la restituzione spietata delle trasformazioni del Nordest degli ultimi decenni, sia come l'equivalente letterario-vernacolare dell'antropologia visiva praticata dal fotografo californiano Bill Owens, il *reporter* dell'*American way of life*, autore del volume *Suburbia* (1973). In quel lavoro Owens aveva ritratto i vicini di casa, gli amici, i parenti, le comunità dei sobborghi, i poliziotti, le scuole, con l'intenzione di raccogliere un affresco della nuova società americana. Attraverso uno sguardo schietto e ravvicinato, Owens ha collezionato le immagini dell'*American dream* dalla fine degli anni '60, catturando l'atmosfera della vita quotidiana degli *everyman* americani (Fig.1). In modo quasi analogo², Paolini (1999, pp. 29-30) è a sua volta affascinato dal quotidiano nel Nordest che, con le sue vicende talvolta bizzarre e paradossali, non si sottrae alla mimesi angelena:

«dice una seria ricerca socioantropologica che il luogo più vissuto nella casa veneta sia la taverna. Nella taverna si trova di tutto: piatti del buon ricordo, pelli di vacca anni '70, ventagli esotici. Tutto l'accumulo d'esperienza di una vita (...) Per ricreare una specie di filò abbiamo inventato una nuova razza: i tavernicoli. E io non so più se sono in un Piccolo mondo antico che muore o in una Los Angeles che nasce, popolata da una razza di antichi umani tavernicoli, da bestie domestiche, da computer e nuove specie aliene immigrate».

¹ Indicativo che Paolini usi "*town*", invece di "città".

La fiaba di Barba Zhucòn (letteralmente: lo "zio zuccone") è riferita a un uomo burbero, simile a un orco. Secondo la leggenda, una madre intendeva cucinare delle frittelle per la figlia. Non possedendo la padella giusta dovette chiederla in prestito a Barba Zhucòn che acconsentì al prestito in cambio di un cesto di frittelle. Se ciò non fosse avvenuto, l'orco disse che si sarebbe mangiato la bambina. Come da accordi la mamma cucinò le frittelle, ne mise un po' in un cestino per Barba Zhucòn e lo diede alla figlia perché lo portasse all'orco, come pattuito. Durante il tragitto la piccola non seppe resistere alla fame e si mangiò, una dopo l'altra, tutte le frittelle. Accortasi della malefatta, le sostituì con dello sterco d'asino. Sul momento l'orco non si accorse del cambio e ingoiò in un boccone tutto quando, ma dopo aver capito di essere stato raggirato, raggiunge l'abitazione della bambina che nel frattempo era andata a dormire e se la mangiò. Fortunatamente, tornata a casa la piccola aveva confessato tutto alla madre che, aveva messo nel letto una bambola di pezza piena di chiodi. Le riflessioni di Paolini sono riprese da Marson (2001).

² Con differenze di non poco conto, tuttavia. Infatti, mentre la vita nel suburbio californiano è rappresentata da Owens come un'affettuosa vignetta di un urbanesimo abitato da personaggi qualsiasi, rimasti intrappolati nella banalità del loro quotidiano, nel nordest di Paolini non vi è traccia né di affetto, né di empatia, bensì l'atteggiamento di un bardo che usa l'ironia caustica per svelare le miserie e gli scempi di una società intera.



Fig. 1 Bill Owens (1973), *Suburbia*.

I "Tavernicoli" del suburbio angeleno: «My hobby is drinking. On the weekend I enjoy getting together with my friends and boozing». Le bottiglie *mignon* sullo scaffale sono l'equivalente dei "piatti del buon ricordo" citati da Paolini.

Quasi vent'anni dopo, ancora Paolini (2017), questa volta insieme a Gianfranco Bettin, ritorna alle seduzioni angelene per il Nordest – che nel frattempo ha assunto il nome e le fattezze di *Veneland* – per ambientare un racconto vagamente ballardiano e distopico sul Nordest del futuro prossimo venturo. Questa volta Paolini, invece di utilizzare il passato per occuparsi del presente, utilizza il futuro ipotetico per disegnare un antropocene nordesto alle prese con gli incessanti sconvolgimenti tecnologici e le modificazioni genetiche. Il Nordest-*Veneland* questa volta si conforma alla Los Angeles di *Blade runner*, con le sue vie affollate di un'umanità eterogenea:

«via Piave mormorava. Un brusio, un vocio. Poi il rumore crebbe. Era abbastanza normale che nel rione babelico si accendessero discussioni, salissero grida, imprecazioni, invettive, clamori gioiosi. Esplodevano conflitti, razzismi latenti e dissimulati, o espliciti e appena trattenuti, si trattavano accordi, tregue, e fiorivano feste, raduni allegri e giochi e strilli di marciapiede. Continuamente» (*ibid.*)

e con le rovine di quel poco di sviluppo fordista che il Nordest ha conosciuto nel passato, trasformati in centri dell'*entertainment*:

«sul profilo artico ormai vicino, sveltava, isolata, qualche ciminiera, semisepolta dalla neve e dal ghiaccio: “Quella è la Fabbrica della Neve”. Una volta lì c’era un grande polo industriale e portuale: Porto Marghera. Il porto c’è ancora, tra le colline e la laguna, e anche il quartiere intorno, il polo industriale invece no (...) Tra una settimana a Venezia fanno la Nevicata Storica, con gli iceberg che partono dalla Fabbrica della Neve e arrivano fino a San Marco (...) La nevicata storica non (è) solo un’invenzione per i turisti. C’è, sì, qualcosa di esagerato nella manifestazione, come i gondolieri vestiti da eschimesi e i *bot* (i *robot*, n.d.s.) con la pelliccia da orso polare. Ma la processione di iceberg guidati lungo il canale della Giudecca, la neve che cadeva a comando a imbiancare tetti e calli è un incanto che tiene inchiodata la gente». (*ibid.*)

2. Diventare come Los Angeles?

Chissà se, nei loro richiami angeleni, il Governatore Galan o lo scrittore-attore Paolini erano al corrente dell’esistenza della *Los Angeles School of Urbanism*? Si tratta di una corrente di ricerca di matrice neo-marxista costituitasi alla metà degli ‘80 nella California del Sud (e oramai esauritasi nella sua spinta propulsiva) intorno a un eterogeneo «gruppo di studiosi debolmente relazionati tra loro» (Dear, Flusty, 1998, p. 52) che aveva iniziato considerare Los Angeles non più come un bizzarro modello di sviluppo urbano, ma, piuttosto, come osservatorio privilegiato per osservare (e commentare) gli sviluppi urbani del futuro. Secondo Michael Dear (2003), uno degli esponenti della *Los Angeles School*, in quegli anni era giunto il momento di «prendere Los Angeles sul serio», ovvero considerare quanto stava accadendo in Los Angeles come un processo di sviluppo che poteva essere in qualche modo ritenuto sintomatico o anticipatorio delle evoluzioni urbane generali. Detto molto semplicemente: «il mondo sta trasformandosi in una collezione di città la cui struttura è analoga a quella angelena?». A giudicare dalle politiche spaziali del decennio scorso del Governatore Galan e dalle narrazioni passate e future di Paolini, si sarebbe tentati di rispondere, se non con un convinto «sì», almeno con un interlocutorio «probabilmente».

Consideriamo, per iniziare, questa affermazione di Dear e Flusty (1998, p. 65):

«(a Los Angeles) il capitale tocca – quasi come per caso – una particella del suolo e, ignaro di qualsiasi forma di pianificazione, innesca il processo di sviluppo»

Questo enunciato non potrebbe essere utilizzato tale e quale per descrivere i nessi causali tra lo sviluppo economico e l’assetto territoriale del Nordest negli ultimi quarant’anni? In fin dei conti le osservazioni della *Los Angeles School* mostrano come, nel caso della megalopoli sudcaliforniana le relazioni tra i piani di sviluppo e le porzioni del suolo urbano siano state (e continuano a essere) davvero lasche: i processi di urbanizzazione, più che programmi direttivi, sono assimilabili a campi occasionali di opportunità (Indovina, 1993). Non si tratta esattamente degli effetti che – da più di quaranta anni³ – urbanisti, economisti e sociologi, ciascuno secondo l’oggetto e il tono che sono loro propri, riconoscono al cosiddetto “miracolo del Nordest”? Tuttavia, nonostante le apparenze, il fascino esercitato dell’immagine *cool*, innovativa e in perenne movimento della California del Sud è tanto innegabile quanto difficile da replicare. Edward Soja (2014, pp. 1-3, *passim*, trad. nostra) spiega molto bene questa caratteristica:

³ Il riferimento originario è Bagnasco (1977).

«diventare “come” LA è più complicato di quanto sembri, perché la realtà urbana è sempre in movimento, in continua evoluzione e non rallenta mai abbastanza da permettere, anche agli osservatori più abili, di afferrarla con sicurezza (...) A complicare ulteriormente la comprensione del luogo reale, nel secolo scorso Los Angeles è stata la sorgente dell’immaginario e del fantastico, emettendo una forza mesmerizzante che ha oscurato la realtà, erodendo la differenza tra il reale e l’immaginario, tra il fatto e la finzione. Nessuna altra città è avvolta in una tale armatura di immagini deformate, rendendo difficile sapere se ciò che si vede sia effettivamente lì, o se, parafrasando Gertrude Stein: “ci sia un lì, lì”».

Inoltre, come sempre e dovunque, non è tutto oro ciò che luccica: Mike Davis (1993, pp. 75-77 *passim*), un autore non certo sospetto di particolare indulgenza nei confronti di Los Angeles, scriveva all’inizio degli anni Novanta:

«è sintomatico che l’economia della California del Sud sia descritta come un’allegria scatola nera, capace di generare una crescita senza fine. Non c’è alcuno spazio per le contraddizioni interne in questa macchina del moto perpetuo (...) Los Angeles è il luogo dove ogni cosa è possibile, dove nulla è sicuro e durevole abbastanza da poter essere creduto, dove prevale una costante sincronicità e dove l’ingegnosità automatica del capitale crea incessantemente nuove forme e scenari (...) Los Angeles sembra coniugare la recente storia dell’urbanizzazione capitalistica, in tutte le sue virtuali forme infettive».

Seguendo i ragionamenti dei due studiosi californiani, si direbbe che l’originalità, la forza (ma anche la criticità) di Los Angeles risieda in modo particolare nella propria capacità di produrre incessantemente un immaginario in cui tutto è possibile e di cui il capitale (ingegnosamente) si appropria per conformare le proprie logiche di circolazione e di accumulazione. Spingendo le cose un po’ in là, si potrebbe affermare che, nel caso di Los Angeles, il limite tra il reale che produce l’immaginario e il suo contrario – l’immaginario che produce il reale – è veramente labile. Questa considerazione ci porta a riprendere una eccellente ma assai poco conosciuta pubblicazione di Giovanni Brino (1978), intitolata *Los Angeles: La città capitalista*. In quella ricerca, Brino (*ibid.*, p. 254) introduce il fumetto come «una delle forme di comunicazione visive più efficaci (...) per indagare l’immagine della città capitalista» e dedica un intero capitolo alle corrispondenze tra Los Angeles e Duckburg (quella che noi chiamiamo Paperopoli), la città di Donald Duck e di tutta la celebre dinastia di paperi inventata da Walt Disney. La tesi sostenuta da Brino (*ibid.*, pp. 254-263) è che Duckburg non sia solo una città-simbolo americana, ma una vera e propria città-stato,⁴ tanto per la sua dimensione regionale, quanto, soprattutto, per il potere decisionale riconosciuto alle proprie istituzioni locali (il sindaco *in primis*) in materia di questioni che solitamente siamo abituati a ritenere di competenza dei governi centrali⁵. Come Los Angeles, Duckburg

⁴ Secondo le indicazioni di Carl Barks, il primo disegnatore di Disney, Duckburg (che compare per la prima volta nelle *strip* disneyane nel 1944) è una città-stato (come la Venezia del passato o la San Marino odierna) sita a metà strada tra San Francisco e Los Angeles. Lo stato (immaginario) di Calisota, dove si trova Duckburg, è considerato come una nazione poco più grande della città stessa. Una esplicita indicazione che Duckburg sia una città-stato è presente nella storia di Carl Barks (1976) “Uncle Scrooge and the Treasure of Marco Polo”, in cui è raffigurata l’ambasciata di Duckburg (sita in un paese straniero) con tanto di relativa bandiera nazionale (un’anatra bianca su sfondo turchese).

⁵ Così scrive nel 1960, lo scrittore di fantascienza Ray Bradbury (un angeleno che non utilizza l’auto): «sono del tutto favorevole a Walt Disney quale nostro prossimo sindaco (...) il solo uomo nella città che possa garantire

non ha un centro, ma è una conurbazione di numerose comunità differenti. I suoi abitanti usano in prevalenza l'automobile privata per spostarsi. Geograficamente, tutto è possibile a Duckburg; attraversare in auto una pluralità di luoghi nei quali la produzione e il consumo sono parti complementari di una medesima configurazione spaziale, spostarsi velocemente dalle coste dell'Oceano Pacifico alle montagne innevate circostanti o da un parco divertimenti a eventi e manifestazioni culturali di particolare stravaganza.



Fig. 2-3 Il bacino di San Marco con sullo sfondo le vette innevate delle Pale di San Martino e delle Dolomiti bellunesi visti dal Lido di Venezia (fotografia di Nicolò Miana). Grandi navi nel bacino San Marco (fotografia di Gianni Berengo Gardin).

È difficile non riconoscere caratteristiche analoghe anche al Nordest italiano degli ultimi decenni, a partire, per esempio, dal forte e condiviso sentimento federalista di molti dei suoi

un sistema di trasporto rapido e funzionante, costruito senza troppe indagini, e trasformarlo in un'effettiva attrazione, in modo che la gente sarà invogliata a viaggiarvi sopra». Cfr. Banham (2009, p. 62)

abitanti, che chiedono da tempo maggiori poteri locali, autodeterminazione politica e fiscale e, in alcuni casi, la secessione del Nordest dall'Italia (o, almeno dall'Unione Europea). Dal ponte superiore delle enormi navi da crociera che – nonostante le reiterate ma inefficaci contestazioni dei residenti – solcano il canale della Giudecca, si può ammirare a Sud il mare Adriatico, appena oltre lo sbarramento lagunare del Lido di Venezia e di Pellestrina e a Nord, quasi tangibili nelle giornate ventose, le vette innevate delle Pale di San Martino e delle Dolomiti bellunesi. Chi può dire che non ci troviamo nel più grande e famoso parco a tema mondiale? Nonostante gli accorati appelli dell'archeologo Salvatore Settis, *past Director* del *Getty Center for the History of Art and the Humanities of Los Angeles*, Venezia rimane l'ingranaggio di una macchina predisposta al consumo. Tutto intorno, nella sconfinata campagna addomesticata della città diffusa del Nordest, si distende la materializzazione del sogno residenziale del nuovo ceto medio dalla vita apparentemente comoda e del raggiunto benessere. È per questo motivo che le villette unifamiliari del ceto medio del Nordest assumono un aspetto simile a quelle angelene e la città diffusa assomiglia a una declinazione vernacolare di Duckburg. Se ciò è plausibile, allora la perenne confusione tra il reale e l'immaginario – la sua forza produttiva e mesmerizzante – rappresentano degli indicatori non solo descrittivi, ma anche *prescrittivi* per tutti i luoghi che intendono incamminarsi sui percorsi di sviluppo tracciati dalla metropoli californiana.

Ora, a giudicare non solo dall'ampia attenzione scientifica, ma soprattutto da quella letteraria che il Nordest ha saputo attirare negli ultimi decenni nei confronti delle proprie vicende, si sarebbe tentati di ritenere che, sul piano della mesmerizzazione tra fantasia e realtà, il Nordest non si è fatto mancare nulla. Non a caso il Nordest è presente nei più importanti *must-read-books* scientifici internazionali pubblicati tra gli anni Settanta e Novanta. A parte il fondativo Bagnasco (1977; 1988), Piore e Sabel (1987) lo avevano incluso nelle *practice* più eclatanti dell'insorgente capitalismo flessibile mondiale e Richard Sennett (1999) lo aveva menzionato (sebbene malcelando un certo stupore⁶) nelle vicende riguardanti la corrosione del carattere degli individui come conseguenza del nuovo modo di produzione capitalista. Sulla produzione letteraria, il campo è realmente vasto: questo si estende da una corrente di autori che vanno – oltre al già menzionato Paolini e solo per indicarne alcuni, senza alcuna pretesa di esaustività – dal classico *paesaggire* di Zanzotto (1968; 1978; 2009) alle deliranti psicogeografie Trevisan (2002; 2010), alle distopie *noir* di Carlotto (2011, 2012) per citare almeno i prodotti cinematografici di Brass (1964), di Mazzacurati (2008), di Garrone (2004) e di Rossetto (2013).

A partire dalla rassegna di questi prodotti (Borelli, 2016; 2017), si rileva una evidente attitudine del Nordest nella produzione di narrazioni che per un verso producono sia qualcosa di molto affine alla già citata "capacità mesmerizzante dell'immaginario del Nordest", ma che, per un altro verso, lo differenzia decisamente da altre storie di sviluppo geograficamente caratterizzate. Queste narrazioni dimostrano un potenziale generativo che travalica i confini della *fiction*. In non pochi casi si ha la sensazione che non si tratti solo di una questione di erosione tra il reale e l'immaginario, ma, piuttosto, della *revanche* dell'immaginario sulla realtà. Scrive Portello (2014) nella recensione di *Cartongesso*,

⁶ «Può sembrare strano – almeno a lettori americani – che l'Italia rappresenti un esempio d'avanguardia nel campo dell'innovazione produttiva» (Sennett, 1999, p. 51)

racconto caustico di Francesco Maino (2014) sul Nordest trasfigurato dallo sviluppo flessibile:

«Proprio perché (*Cartongesso*) è una costruzione finzionale (...) l'istanza che lo muove, non è informativa (perché) la finzione sussume la realtà. E il Veneto, questo Veneto folle, in *Cartongesso* non è una pezza d'appoggio, ma una precisa dimensione della sua costruzione drammaturgica. Il punto è questo: è la finzione del romanzo che governa il dato di realtà e non il contrario».

Le similitudini e le corrispondenze funzionano efficacemente a patto di non rimuovere la necessaria attitudine alle differenze. A questo proposito, il regno dell'immaginario è un formidabile campo di esperimenti. Tornando a Duckburg, secondo uno dei più approfonditi studi disponibili sulla fenomenologia sociale del fumetto inventato da Walt Disney: «Paperopoli è il simbolo della società americana, ma è anche lo scenario in cui agisce la commedia paperinica e risaltano le caricature di personaggi e ceti sociali (...) la prima ambientazione è quella del cortile di Paperino. Ciò che accade o può accadere nelle villette e nei cortili di questa *downtown* (Carl Barks) lo ha esplicitato nel giardino di Paperino» (Marovelli et. al., 1974, p. 111). I giardini del Nordest e le commedie umane che su questi si rappresentano, sono altrettanto idealtipici, ma assai più malinconici di quello di Paperino: nell'analogia rimarcano proprio le differenze. Così Vitaliano Trevisan (2010, enfasi aggiunta) sui *tristissimi giardini* della città diffusa:

«I giardini (...) dicono molto sugli esseri umani che li governano (...) riordinati secondo quello che sembra un modello oramai stabilizzato, almeno da queste parti e che comprende l'insopportabile prato cosiddetto inglese, con relativo sistema d'irrigazione automatico, l'irritante pietra/blocco da giardino, la claustrofobia o, a seconda dei punti di vista agorafobica siepe di alloro, gli alberi nani e, ultimamente, sempre più spesso, uno o più ulivi centenari. Questo sì che mi intristisce (...) penso si possa parlare di una vera e propria *deportazione degli ulivi* in atto (...) Inquieta anche il fatto che *i nuovi giardini tendano ad assomigliare in modo impressionante a quei "rendering", anch'essi uno standard, che si trovano esposti nelle vetrine sempre più numerose delle agenzie immobiliari* che impestano la periferia diffusa».

A questo punto, se torniamo sui nostri passi e prendiamo molto sul serio l'affermazione di Galan, secondo cui il Nordest può essere non solo "come", ma "meglio" di Los Angeles, allora ci rendiamo conto di essere di fronte a una sfida stravagante ma intrigante, alla quale è difficile sottrarsi. Al riguardo, siamo ben consapevoli che, nel momento in cui si accetta la sfida, ci incamminiamo fatalmente lungo i pericolosi sentieri delle eresie disciplinari. Si tratta – a mio giudizio – di un rischio che vale la pena correre.

Possiamo allora iniziare postulando che tutta la faccenda andrebbe impostata in modo dialettico intorno a una semplice questione di carattere generale: lo *sprawl* è una forma urbana inevitabilmente negativa? Su questo punto Soja (2014, pp. 127-128) ci dice che, secondo una certa tradizione che considera le città distopiche o utopiche, il dibattito sullo *sprawl* finisce per polarizzarsi tra un'idea (assai negativa) di "crescita urbana stupida" (*sic.*) e distruttiva e un'idea opposta (ed esageratamente ottimistica) di crescita *smart*, sensibile e sostenibile, spesso millantata attraverso impressionanti elenchi di virtù "verdi", organiche e responsabili (Greenfield, 2013).



Fig. 4 *Rendering* a Castelfranco Veneto (senza l'ulivo che disturba Trevisan). Molte di queste villette sono realizzate in tempi rapidissimi, utilizzando materiali industrializzati, spesso di qualità scadente, Francesco Maino (2014, enfasi originale), così le descrive: «piccoli costruttori di villette omozigote, piene di infiltrazioni (...) al posto della terra ci hanno messo i massetti e il cartongesso, al piano sopra, a casa, sul soffitto, sotto il vano scala, ai lati, nel box doccia, nel cesso, in garage, in tribunale, a scuola, a letto, al cimitero, all'agenzia viaggi, in studio, in ospedale, in obitorio, in prefettura. Ovunque. Cartongesso». Al pari del *dingbat* californiano (cfr. *infra*, Fig. 5) la villetta del Nordest costituisce sia la rappresentazione dell'avvenuto debutto individuale nella società del *Miracolo veneto*, sia l'unità elementare generativa della produzione dell'*urban sprawl* residenziale.



Fig. 5 Los Angeles: *dingbat apartment*. Questa tipologia costruttiva angelena è tipica degli anni '50/'60. Si tratta di un modello di *housing* (in genere bi-familiare) economico e accessibile per un ampio strato di residenti come introduzione al *Californian dream*. Per Banham (2009, pp. 152-154) «(i *dingbat*) sono blocchi di appartamenti costruiti in legno intonacato (...) Sui fronti stradali i *dingbat* non seguono più le forme "naturali" della loro tipologia, perché, come sappiamo, a Los Angeles la facciata di una costruzione è sempre o un'insegna commerciale, oppure un'affermazione di individualismo (... *dingbat* è) il vero sintomo dell'Id urbano di Los Angeles che cerca di far fronte all'inedita apparizione di densità residenziali troppo alte per essere incluse nelle illusioni di vivere in una fattoria».

Allo stato delle cose, il punto cruciale, allora, non si direbbe sia quello di porsi o non porsi la questione che se Los Angeles è (irrimediabilmente) brutta, allora il Nordest o l'insorgente Terzo Veneto hanno *chance* di essere (potenzialmente) più belli e più "vivibili". Il punto cruciale è che se Los Angeles non è brutta e, tutto sommato, funziona, allora come fanno il Nordest o il Terzo Veneto a essere "più belli"? Dobbiamo in qualche modo ammettere che esista una corrente di pensiero – a parte quella dei Tavernicoli evocati da Paolini – che (oltraggiosamente) si dichiari convinta che la città diffusa possa essere (in qualche modo considerata) bella, funzionale e "vivibile"? Quest'ultima domanda è una provocazione bella e buona perché sfida un imponente *corpus* scientifico compattamente allineato nel rispondere e giustificare senza indugi e senza appello un sonoro «no». Messi di fronte a tale dilemma non converrebbe forse rifugiarsi nel buddismo zen e rispondere *mu*, ovvero: «non fare la domanda⁷», nel senso che la domanda stessa si regge su implicazioni false?



Fig. 6 La città diffusa vista dal Rifugio Bassano sul Monte Grappa.

3. [This is not a miracle] For this is (not) America⁸

No, l'immagine sopra non è la spettacolare vista notturna di Los Angeles dall'Osservatorio Griffith. Anche se a questa assomiglia molto, si tratta del panorama della

⁷ Dal cinese: particella privativa. Letteralmente: "niente, non, nulla, in-, non è, non ha, niente di". Secondo i concetti filosofici del buddismo zen, il *mu* assegna una particolare importanza al concetto del nulla. Secondo alcuni studiosi (la questione è però controversa), affermare «*mu*», significherebbe: «non posso rispondere alla tua domanda perché si regge su implicazioni false». È questa l'idea sostenuta anche da Robert Pirsig (1981) ne *Lo zen e l'arte di manutenzione della motocicletta*. Secondo Pirsig, molto spesso la risposta che cerchiamo travalica i confini della domanda; per cui sì o no sarebbero entrambi risposte sbagliate. La risposta più precisa è: *mu*.

⁸ Prendo a prestito il titolo di questo paragrafo dai *lyric* della canzone *This is not America* di David Bowie e Pat Metheny, compresa nella colonna sonora del film *The Falcon and the Snowman* (1985).

città diffusa del Nordest italiano, restituito dallo sguardo di una *webcam* posta al Rifugio Bassano sul Monte Grappa, sopra Asolo.

Una semplice somiglianza, tuttavia, non autorizza a ritenere che un confronto – o, addirittura, una comparazione – siano possibili. Il rischio è, come già detto sopra, di infilarsi immediatamente negli infidi vicoli del diletterismo disciplinare. Cosa ha a che fare un’agglomerazione italiana di relativamente recente formazione con quella che è da sempre ritenuta la più bizzarra e improbabile *sprawl*town del mondo? Numerosi indicatori, infatti, distinguono due luoghi tra loro così differenti in termini storici, geografici e sociali.

La distinzione più evidente riguarda la stratificazione dei processi di produzione dello spazio. «Ogni epoca ha prodotto il proprio spazio», scriveva Lefebvre nel 1974. Nel caso della nostra comparazione, le differenze non potrebbero essere più marcate. Basterà infatti considerare che, mentre nella metropoli californiana il primo embrione urbano si manifestò solo alla fine del XVIII secolo, a Borgoricco, in provincia di Padova, sono ancora oggi chiaramente visibili le tracce della centuriazione romana risalente al I secolo a.C. Nel 1781 (anno ufficiale di fondazione di Los Angeles, che allora si chiamava: El Pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Ángeles sobre El Río Porciuncula), nel Nordest erano già state costruite da più di due secoli le celebri ville palladiane e, pochi anni dopo, nel maggio del 1797, Napoleone Bonaparte poneva fine alla millenaria storia della Repubblica Serenissima di Venezia. A Los Angeles, la maggior parte degli edifici presenti sul suolo costituiscono le prime e uniche costruzioni mai realizzate e sono l’espressione di almeno una dozzina di stili differenti, quasi tutti importati, utilizzati e consumati nell’arco di una sola generazione. Sotto lo *sprawl* californiano c’è il deserto. Sotto lo *sprawl* del Nordest italiano vi sono numerose e complesse stratificazioni di geologia culturale.

Questo dovrebbe essere sufficiente a spiegare le radicalmente differenti condizioni entro le quali si è realizzata la forma urbana delle due conurbazioni. Questo spiega, inoltre, molto bene i differenti orizzonti di senso identitario che i residenti mutuano da tali situazioni. I monologhi soporiferi e banali sulla vita quotidiana di Donald Waldie (2011) a Lakewood sono assai diversi dalle patologie schizoidi dell’abitare coatto di Trevisan nella città diffusa del Nordest. La melancolia che attanaglia un animo sensibile come quello del poeta Andrea Zanzotto, di fronte alle trasformazioni dell’amato paesaggio rurale⁹, è distante anni luce dalle celebrazioni delle stazioni di servizio che, per Edward Ruscha (1962) qualificano il paesaggio angeleno. Tuttavia, nonostante queste differenze, non sembra ancora del tutto stravagante ammettere che, nel giro di un ventennio, un pezzo di Italia sia potuto crescere in modo relativamente simile alla megalopoli americana. Nel volgere di così poco tempo, i territori urbanizzati di Vicenza, Padova, Treviso, Venezia, si sono saldati tra loro sino a costituire un’unica conurbazione, convenzionalmente denominata Nordest¹⁰. Si tratta di una grande città diffusa a bassa densità insediativa, cresciuta quasi simultaneamente in ogni direzione senza dotarsi di una precisa identità capace dall’elevarla dall’anonimato sociale e morfologico. In fin dei conti, che identità potrebbe avere – se non un’identità “generica” – un

⁹ Per una rassegna dei luoghi degli scrittori del Nordest, cfr. Frigo (2018).

¹⁰ Il “Nordest italiano” è una nozione geograficamente, politicamente e socialmente variabile. Per alcuni aspetti potrebbe essere fatto coincidere con il Triveneto, per altri, la sua estensione territoriale si dovrebbe limitare a una sub-area comprendente le province a maggiore intensità di urbanizzazione diffusa (p. es. l’area Vicenza-Padova-Treviso-Mestre). Per semplicità, farò riferimento alla dimensione (geografica, politica, economica e culturale) indicata da Giorgio Lago (1996), storico direttore del Gazzettino.

quieto territorio punteggiato di villette unifamiliari da due-piani-fuori-terra-con-giardinetto-manicurato-e-sistema-antintrusione-satellitare¹¹, di capannoni industriali, di aziende agricole, di centri commerciali, o di una non meglio definibile “sostanza urbana¹²” che incorpora la maggior parte di queste funzioni in un unico sito?

Sotto questo riguardo, Los Angeles e il Nordest hanno molto in comune. Entrambe sono costituite da un conglomerato di piccoli centri sparpagliati, di sconfinite distese di casette unifamiliari. Entrambe prevedono un intenso utilizzo dell'automobile come mezzo di spostamento. Non solo: le analogie morfologiche e topografiche sono impressionanti. Sul piano morfologico, la similitudine più evidente tra il Nordest italiano e Los Angeles la si può ricavare dal celebre libro di Reyner Banham: *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*, pubblicato nel 1971 (tr. it., 2009). Banham individuò per Los Angeles quattro distinte ecologie: le 70 miglia di costa pacifica (che denominò *sufurbia*), le colline pedemontane di Hollywood e di Beverly Hills (*the foothills*), la piana dello *sprawl* (*the plan of Id*) e il sistema delle strade e delle *freeways* che attraversano la città (*autopia*).

In modo assai simile, il Nordest italiano può essere suddiviso nelle medesime quattro ecologie. Seguendo l'ordine proposto da Banham, vi è una prima ecologia che coincide con la parte costiera: si tratta di una striscia di sabbia dorata che, con i suoi quasi cento chilometri di sviluppo, si estende con pochissime interruzioni (le bocche di porto della laguna veneziana) dalle propaggini settentrionali del Parco regionale del Po sino a Lignano Sabbiadoro e fa della città diffusa del Nordest la più grande città costiera d'Europa. Questa ecologia spaziale litoranea combina gli spazi della villeggiatura balneare (il Nordest è la più importante meta turistica italiana per numero di visitatori), della periferia litoranea del Nordest, insieme con ampie parti di un delicato ecosistema ambientale di territorio anfibio. Al centro di questa ecologia vi è la città lagunare di Venezia, perennemente in bilico tra il suo essere un parco a tema gentrificato e consumato da più di dieci milioni di visitatori annuali (la stima è al ribasso perché i turisti “mordi e fuggi” sfuggono al conto) e l'essere la «capitale degli ectoplasmi della seconda casa che si materializzano in gran pompa e mondanità e poi spariscono nel nulla per mesi» (Settis, 2014).

La seconda ecologia del Nordest italiano coincide con le colline pedemontane venete che si estendono dalla Valpolicella alla Marca Trevigiana e abbracciano la vasta pianura compresa tra le città di Vicenza e Treviso. Si tratta di un'area di grande valore storico-ambientale punteggiata da ville palladiane e da antichi borghi come Asolo, Bassano del Grappa, Valpolicella e Thiene. Si coltivano vini pregiati e famosi nel mondo come il Prosecco

¹¹ Secondo Bialasiewicz (2006, p. 38): «the region (is like a) 'carceral archipelago', also in this mimicking the Los Angeles described by Soja (1996; 2000), Davis (1998), and Flusty (1994). The villette built today are heavily fortified: encircled by walls, and guarded by ready-response alarm systems and '120 decibel dogs' [(...) “Abitano in blisters full-optional, con cani oltre i 120 decibel e nani manco fosse Disneyland”, as evocatively described by Italian rapper Frankie Hi-n-r-g MC in his 1999 hit *Quelli che Benpensano*]. The increasing fortification of the houses is, in part, a response to a surge in burglaries over the past decade, many quite violent. The region's diffuse industrialisation has created a diffuse wealth that has, indeed, attracted the attentions of petty and not-so-petty criminals».

¹² Il riferimento è a Koolhaas (1995, tr. it. 2006). Scrive Koolhaas (tr. it., p. 33, *passim*, enfasi originale): «la sensazione dominante della Città generica è una terribile quiete: più tranquilla è, più si avvicina al suo stato puro (...) la migliore definizione della città generica è “stile libero”. Come descriverlo? Immaginate uno spazio aperto, una radura nel bosco, una città uniforme. Ci sono tre elementi: strade, edifici e natura; coesistono in rapporti flessibili, apparentemente senza ragione, in una spettacolare diversità organizzativa. Uno qualunque dei tre può avere la meglio: certe volte a perdersi è la “strada”, che serpeggia in deviazioni incomprensibili; certe volte *non si vedono edifici*, solo natura; poi, altrettanto imprevedibilmente, ci si trova circondati solo da edifici. In certi punti spaventosi tutti e tre sono completamente assenti (...) sono come buchi scavati attraverso l'idea di città».

e l'Amarone ed è residenza di celebrità e meta di vacanze della *upper class* mondiale¹³. Come detto nel paragrafo precedente, si tratta di un territorio che è stato in un primo tempo celebrato, per le sue bellezze naturali, da importanti scrittori e poeti contemporanei come il già citato Andrea Zanzotto, Giovanni Comisso, Guido Piovene e poi malinconicamente descritto nel suo mutare dalla generazione successiva di scrittori e poeti (Ferdinando Camon, Francesco Maino, Francesco Premunian, Vitaliano Trevisan).

La terza ecologia è l'ampia piana compresa tra le città di Venezia, Padova e Treviso. Un tempo "terraferma" della Repubblica marinara di Venezia e al governo di questa assoggettata, oggi è un'area di 1620 chilometri quadrati (Los Angeles ne conta 'solo' 1300) e circa 1,1 milioni di abitanti (Los Angeles ne ha più del triplo, ma si veda *infra*, nota 14) completamente ricoperta da pochi centri urbani di dimensioni medie (circa 200.000 abitanti a Padova e Mestre e circa 80.000 a Treviso) e da una quarantina di piccoli paesi sparpagliati¹⁴ (a Los Angeles sono circa sessanta), uniti tra loro da tratti infiniti di villette unifamiliari, architetture commerciali, capannoni industriali, impianti sportivi e da tutto quanto costituisce il catalogo dell'odierna edificazione suburbana. Mentre le caratteristiche stilistiche inconfondibili di questa urbanizzazione a bassa densità sono la moltitudine e l'eclettismo degli stili dell'edificazione e la conseguente disarmonia estetica e funzionale, la caratteristica generativa di questa diffusione territoriale coincide con l'assenza di un organismo di governo coincidente con i confini (non ben definiti/definibili) della "città diffusa".

La quarta ecologia è formata dal groviglio delle autostrade, delle strade statali, provinciali e locali che, nel caso del Nordest, non si avvicinano minimamente alla grandiosa monumentalità angelenica tanto ammirata da Banham. Ciò non significa affatto che le infrastrutture non rappresentino una determinante chiave per la comprensione della città diffusa. Infatti, mentre Los Angeles ci meraviglia per l'ampiezza delle proprie *freeway* a dieci-dodici corsie e dei loro svincoli ipercomplicati, le infrastrutture del Nordest, sebbene generalmente sottodimensionate e, in alcuni tratti, vera e propria quintessenza della congestione, in realtà sono la Stele di Rosetta¹⁵ per decrittare la genesi della città diffusa. Buona parte di queste strade sono state realizzate *ex post facto*, ossia come collegamenti

¹³ La bellezza della parte collinare del Nordest è stata celebrata da Giovanni Comisso, il cronista del *Veneto felice*. Nei suoi articoli per il volume sul Veneto, curati postumi dall'amico Nico Naldini (1984), Comisso descrive Asolo introflessa nel proprio passato: perfetta congiunzione tra il mito romantico veneto della nostalgia del «pastore (che) sospinge il suo gregge verso le fonti nascoste, dalle case dei contadini (da dove) viene odore di polenta, con il fumo che esce più dalla porta che dal camino (e dove) se una fronda si muove scopre il volto di una giovinetta intenta a spiare il ritorno del dio Pan nel silenzio» e le dolcezze esclusive del *buen retiro* della élite culturale dei "bei tempi andati": l'attrice Eleonora Duse, il musicista Gian Francesco Malipiero e Darius Milhaud, l'esploratrice Freya Stark, unica classe capace di godere appieno «il grande spazio della luce meridiana (che) dissolve il visitatore in un sognare estatico dal quale non vorrebbe mai più risvegliarsi» (*ibid.*)

¹⁴ 41 per la precisione, distribuiti nelle province di Padova (Borgoricco, Cadoneghe, Campodarsego, Camposampiero, Limena, Loreggia, Massanzago, Noventa Padovana, Piombino Dese, S. Giorgio delle Pertiche, S. Giustina in Colle, Trebaseleghe, Vigodarzere, Villanova di Camposampiero, Vigonza), di Treviso (Casale sul Sile, casier, Castelfranco veneto, Istrana, Mogliano Veneto, Morgano, Paese, Preganziol, Quinto di Treviso, Resana, Veduggio, Zero Branco) e di Venezia (Dolo, Fiesse d'Artico, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Noale, Pianiga, Salzano, S. Maria di Sala, Scorzé, Spinea, Stra, Vigonovo). Cfr. Fregolent et. al. 2005, p. 205. Dieci anni dopo, in uno studio focalizzato sui costi dell'*urban sprawl* sulla spesa pubblica, Fregolent e Tonin (2015) fanno riferimento a un'area omogenea di 3700 chilometri quadrati che include 145 municipalità nei territori amministrativi delle province di Padova, Treviso, Venezia e Vicenza.

¹⁵ Prendo a prestito l'efficace metafora da Koolhaas (1978, p. 9).

necessari per attivare e connettere tra loro scelte localizzative varie (edifici industriali, residenze, centri commerciali), una volta che queste erano state già ancorate al suolo. Nel caso delle infrastrutture preesistenti, queste sono state letteralmente strangolate nel nome dello sviluppo incrementale dell'edificazione che – dopo averle soffocate e ridotte allo stato di *bonsai*, consumando tutto lo spazio disponibile al loro intorno – non ne ha più resa possibile la necessaria espansione. Il libro di Daniele Ferrazza (2014, p. 13) ricostruisce efficacemente con piglio giornalistico il paradosso delle strade venete: «un sistema viario tra i più vecchi e obsoleti d'Europa ha sostenuto, in meno di mezzo secolo, uno sviluppo economico senza precedenti». Ferrazza (*ibid.*) si chiede subito dopo «cosa sarebbe potuto diventare questo territorio con una rete infrastrutturale moderna (?)». La questione, sebbene ben posta ne oscura un'altra, ancora più intrigante, ovvero come sia stato possibile che il Nordest abbia continuato a esistere, produrre e crescere economicamente, nonostante la quasi totale assenza di tutte quelle infrastrutture, sistemi, organizzazioni e regolazioni che caratterizzano la parola 'città' nei termini consueti della pianificazione razionale¹⁶.

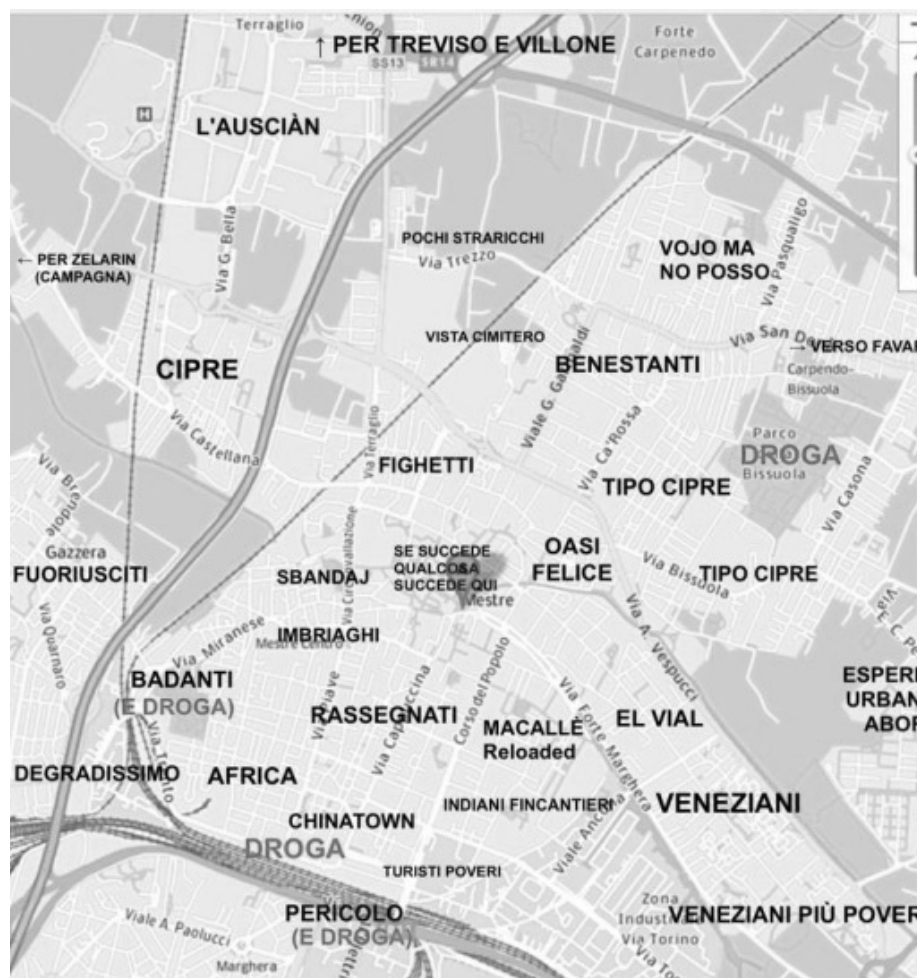
4. «All comes together in Nordest?». *Un perturbante malessere che minaccia la tranquillità intellettuale di architetti, artisti, urbanisti, ambientalisti*

Le quattro ecologie del Nordest rappresentano l'immagine complessiva non solo di una folgorante trasfigurazione territoriale, ma anche della repentina mutazione antropologica della società locale. Più precisamente, nel secondo caso si tratta della transizione da una cultura largamente rurale al neoliberismo rampante, insieme alla sua formidabile capacità di mercificare anche gli anfratti più remoti della vita quotidiana. Le quattro ecologie ci mostrano senza particolari filtri, in che modo – nel Nordest – il neoliberismo si è rivelato capace di svincolare il lavoro dallo spazio. Il punto cruciale è che la frammentazione e il controllo dello spazio sono stati così massivi e precipitosi al punto da condizionare fortemente la sfera quotidiana, insieme a tutte le conseguenze sociali che ne sono derivate¹⁷. L'affermazione – o, meglio, l'invenzione – del Nordest si è prodotta in primo luogo come un processo di appropriazione di uno spazio nel quale la nuova società urbana emergente poteva trovare sia il riscatto sociale e morale, sia l'avventura e l'affermazione economica, sia una missione superiore di costruzione del progresso e di emancipazione della povertà. Similmente al mito della frontiera dell'Ovest americano (Borelli, 2006), l'invenzione del Nordest coincide con la costruzione di un luogo nell'immaginario collettivo, dove chiunque poteva rinascere e arricchirsi. Ciò ha fortemente contribuito a radicare una visione individualista e volontaristica della vita e a indebolire la propensione alla critica delle disuguaglianze sociali che il successo economico inevitabilmente produceva. Nel mito del Nordest – come in quello della frontiera – il successo o l'insuccesso dipendono dall'iniziativa personale e dalla disponibilità di nuovi spazi, non da una più o meno equa redistribuzione

¹⁶ Sul punto, cfr. Ferrazza (2014). Nell'introduzione al libro, Marco Alfieri (*ibid.*, pp. 5-6) parla di «flipper ipercinetico (...) flusso incessante di merci, idee, persone, contraddizioni, storie, miracoli e ferite che si accatastano lungo le grandi arterie e che hanno fatto il Nordest». Paolini e Bettin (2017), immaginano gli sviluppi futuri dell'autostrada (urbana) Milano-Venezia – diventata la Gran Serenissima – dilatandola «fino al Monte Bianco a nordovest e fino a Trieste a Nordest»: Turri (2000) *docet*.

¹⁷ Cfr. Borelli (2016; 2017).

Questa caratteristica ha molte analogie, ancora una volta, con Los Angeles, la metropoli dove, secondo lo *slogan* coniato dal *Los Angeles Times*: «*all comes together*». Nel Nordest convivono il meglio dell'*high-tech* nazionale e il massimo dello sfruttamento lavorativo; l'eccellenza nei servizi socio-sanitari e la peggiore xenofobia, la capacità di penetrazione nei mercati globali e il localismo più angusto; l'innovazione sociale e il terziario avanzato delle mafie internazionali, i quartieri gentrificati come Piazza Ferretto a Mestre e la giungla dei migranti extracomunitari a Conetta. Tutte queste antinomie riescono a convivere grazie al collante rappresentato dall'egoismo proprietario-territoriale che, nel caso del Nordest, è molto simile a una forma di sabotaggio dei patti di convivenza e di solidarietà civile. Si tratta una attitudine diffusa che fa terra bruciata intorno a tutte le buone intenzioni e che, secondo Pellizzoni (2015, p. 99): «affiora solo a momenti (mobilitazioni contro gli immigrati), ma traspare dalla forte connotazione etica e anti o post-politica delle motivazioni, del rigetto pressoché totale di forme organizzative strutturate, dal substrato securitario di molte rivendicazioni per il vicino, l'immediato, il singolare, il concreto».



15

Una siffatta concertazione di individualismo collettivo, tuttavia, fatica a rimuovere le proprie conseguenze perverse e inattese: i sintomi del disagio assumono manifestazioni latenti ma evidenti. In una raccolta di saggi relativi ai conflitti territoriali nel Nordest, Laura Fregolent (2014) ha proposto il concetto di *malessere territoriale*, presentandolo come l'esito combinato di un insieme di decisioni spaziali che sono da porsi in relazione causale con questo stesso malessere¹⁸. La ricerca di Fregolent pone correttamente il problema delle conseguenze sociali di un certo tipo di sviluppo, ma è Angelo Mancone (2014, pp. 159-160) che coglie efficacemente la natura perversa e paradossale della questione. Richiamando il rapporto ambientale del già citato *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento* del 2009, Mancone osserva che: «a fronte di una media nazionale pari a 4,2 ha abitante/anno, l'impronta ecologica degli abitanti del Veneto è pari a 6,43 ha abitante/anno (...) ma la bio-capacità del Veneto è pari a 1,62 ha abitante/anno. A conti fatti, la regione presenta un deficit ecologico di 4,81 ha abitante/anno». Sempre secondo Mancone (*ibid.*), questo dato si combina negativamente proprio con il particolarismo e il localismo, «tratto distintivo della società veneta (...) che toglie quel carattere di inevitabilità, ma anche di impotenza alle mobilitazioni».

Per mettere in farsa questa situazione, Mancone (*ibid.*, p. 143-144) allestisce un piccolo siparietto:

«il signor L., da tempo residente in città, viene informato dal padre che “il Comune sta facendo le carte per sistemare le nuove costruzioni”. Una volta presa confidenza con le procedure di pianificazione, i sospetti del signor L. divennero ira quando vide che i prati dietro casa dei suoi genitori avrebbero potuto diventare villette e case a schiera (... Allora) insieme ad alcuni amici (tutti timorosi) di una freccetta che gli facesse piombare dietro o davanti a casa qualche edificio (...) decisero di costituire un comitato che facesse da megafono alle loro lamentele (...) nel PAT scoprirono che due cugini del consigliere M., altri cugini dell'assessore C. con altri terreni, un altro cugino B. e il cugino E del Sindaco, i parenti del capogruppo di opposizione, i parenti dell'assessore G, erano tutti interessati a nuove espansioni (...) Aspettarono che il PAT fosse approvato e decisero che era ora di ricorrere alla giustizia».

Si potrebbe immediatamente obiettare che questa situazione da *Mani sulla città* – che peraltro Mancone (*ibid.*, p. 158) non manca di citare – oltre che triviale, non risulti particolarmente indicativa di un luogo e di una società precisi: casi di questo tipo accadono ovunque. Perché, allora, accanirsi con il Nordest? Quello che Mancone auspica, ma non considera e non spiega, è come una società che ha fatto del *laissez-faire* e dell'individualismo proprietario-territoriale la propria strategia di successo economico negli ultimi decenni, possa riconvertirsi *ex abrupto* alle ragioni di un'etica orientata all'interesse generale e alla mobilitazione collettiva. Si tratta di una difficoltà, in pratica una idiosincrasia, che – invece –

¹⁸ Fregolent (2014, p. 9, *passim*) ha costruito un *Atlante del malessere territoriale*: «una banca dati informatizzata, attraverso la quale mettere in evidenza da un lato le condizioni di malessere e di conflittualità locale, dall'altro i progetti e le scelte urbanistiche che hanno determinato tali situazioni». Ha quindi classificato tali trasformazioni territoriali secondo sette tipologie causali (in ordine decrescente per numero dei casi rilevati): (i) infrastrutture e impianti connessi; (ii) insediamenti residenziali, commerciali e turistici; (iii) impianti di produzione di energia; (iv) potenziamento di attività produttive; (v) impianti di trattamento e smaltimento rifiuti; (vi) casi di inquinamento e di rilascio di sostanze inquinanti e (vii) attività di escavazione. Fregolent considera queste tipologie come *motivazioni principali* del malessere (e del conflitto), distinguendole da altre motivazioni – *sottostanti* – che articolano ulteriormente i caratteri del malessere e della conflittualità (p. es. gli effetti collaterali dell'opera realizzata). Tra queste ultime, la curatrice segnala l'inquinamento (aria, acqua ed elettromagnetico) e l'aggressione al paesaggio.

una pittrice californiana ci spiega molto bene. In un dipinto a olio su tavola, raffigurante le colline di Orange County, Darlene Campbell richiama, per intensità, tonalità e accuratezza, le scuole paesaggistiche italiane e francesi del XVII secolo: nuvole vaporose, illuminate dalla luce dorata del sole, sovrastano la bucolica campagna circostante. L'idilliaca quiete georgica del paesaggio è però disturbata dalla sottostante lottizzazione di villette unifamiliari (*tract home* nella tradizione americana), collocate nella parte inferiore del dipinto, alcune delle quali ancora in fase di completamento (Campbell ha dipinto nei dettagli anche i *bulldozer* e le strutture dei cantieri), edificate sullo sbancamento di una collina (*terraformed hillside*, secondo l'immaginifico repertorio dei neologismi territoriali anglosassoni). Il titolo dell'opera, *IMBY - In My Back Yard*, volutamente fa la parodia al ben noto acronimo *NIMBY*, che numerose comunità suburbane invocano nei confronti di qualsiasi trasformazione territoriale che avvenga nei loro dintorni, dimenticandosi (o fingendo di farlo) che loro abitazioni stanno esattamente dove prima c'era lo 'spazio incontaminato', ora da difendere strenuamente. Campbell sembra chiedersi/ci: «con così tante cose che non permetteremmo nei nostri cortili, perché questo?».

La risposta andrebbe ricercata nella opposizione irriducibile tra la domanda di libertà e di consumo individuale e le possibili forme di potere, di controllo e di pianificazione portatrici di un senso del limite e del rispetto delle tradizioni. Si tratta di opposizioni che si dipanano all'interno di territori che nel frattempo evolvono come un riflesso tormentato e caotico di particolarismi e generalismi in lotta tra loro (Ilardi, 2002). Il ruolo del contesto – o del *genius loci*, se si preferisce – si riduce a una variabile dipendente dalle ideologie realiste o idealiste: tra il massimo di libertà senza impedimenti e la subordinazione alla solidarietà collettiva. Sotto questo riguardo, il paesaggio recente del Nordest¹⁹ e quello californiano non sono che la rappresentazione estremizzata della medesima teoria. Estendendo le convinzioni di Banham (2006, pp. 5-6), potremmo dire che entrambi, con i loro splendori e le loro miserie, con quanto vi si trova di raffinato e di grottesco, sono irripetibili proprio perché *senza precedenti*. Per questo motivo «costituiscono una continua minaccia alla tranquillità intellettuale e alla vita professionale di molti architetti, artisti, urbanisti e ambientalisti, perché contraddice tutte le regole del disegno urbano che essi diffondono e insegnano con le loro opere e i loro scritti».

A proposito di paesaggio, Trevisan cita il "classico" Guido Piovene (2013, ed. or., 1957) che, nelle pagine del suo *Viaggio in Italia*, considera la strada che va da Treviso a Bassano come uno dei grandi modelli del paesaggio italiano e annota:

«il Veneto ha rinunciato da tempo al paesaggio inteso in questi termini, cosa che peraltro rischia di frenare lo sviluppo del settore turistico. *Il paesaggio non si può consumare due volte*» (Trevisan, 2010, enfasi aggiunta).

A Los Angeles, al contrario, non c'è nessun paesaggio da consumare o da ricordare. La differenza fondamentale è stata ben compresa e descritta da Theodor Adorno (1979, p. 46) in *Minima moralia*, scritto dal filosofo tedesco durante il proprio esilio americano:

¹⁹ Per una estesa trattazione *mainstream* sul paesaggio della città diffusa, Cfr. Cosgrove (2006); Turri (2005); Vallerani (2005, 2012).

«il difetto del paesaggio americano non è tanto come vorrebbe l'illusione romantica, l'assenza di ricordi storici, quanto il fatto che la mano non vi ha lasciato nessuna traccia. Ciò non riguarda soltanto l'assenza di campi, i boschi incolti e spesso bassi e cespugliosi, ma soprattutto le strade. Queste si proiettano dovunque senza mediazione nel paesaggio, e quanto più sono ampie e lisce, e tanto più violento e irrelato spicca il loro nastro scintillante sull'ambiente troppo selvaggio. Esse non hanno espressione. Come ignorano le orme dei passi e delle ruote, i dolci tratturi lungo i margini come passaggio alla vegetazione, i sentieri che scendono ai lati nella valle, mancano di quel non so che di mite, morbido, smussato, delle cose su cui hanno agito le mani o i loro strumenti immediati. È come se nessuno avesse ravvivato i capelli alla campagna. Essa è sconsolata e sconsolante. A ciò corrisponde il modo della sua percezione. Ciò che l'occhio frettoloso ha visto dall'automobile non può essere conservato, e, come ogni traccia in esso sparisce, così esso sparisce senza traccia»

Questa considerazione porta delle conseguenze radicali non solo nella percezione.

Se per Adorno il problema dello spazio americano consisteva nell'assenza di tracce umane, questa assenza di passato è, per Banham, una virtù. Così, nella comparazione, se Banham (2006, p. 189) può permettersi di scrivere rapporti impressionistici e divertenti sul suo andare alla deriva da uno svincolo autostradale all'altro, discettando sulle ragazze che, sedute a fianco del conducente, si sistemano la pettinatura (perché per un angeleno «uscire dalla superstrada equivale a uscire dalla porta di casa»), oppure Brino (1978, p. 214, *passim*) si prende la licenza di dedicare un capitolo molto serio alle *custom car* californiane, considerandole come l'apoteosi della tendenza tipica angelena «all'artefazione di qualsiasi oggetto²⁰», non ci può sfuggire che queste riflessioni, sebbene assumano un tono completamente diverso per il Nordest, nei contenuti non si discostano affatto. Il solito Paolini (1999, pp. 27-28), per esempio, le interpreta in modo grottesco:

«la segnaletica agli incroci è demenziale. Invece dei nomi dei comuni (ci sono) i nomi delle ditte. (A) ogni incrocio (ci sono i cartelli segnaletici di) 60 ditte e uno con il comune con nome scritto piccolo così... Se cerchi di seguire il nome di una ditta, al terzo incrocio sei finito. Tocca accostare a destra (e) domandare informazioni (...) E si resta parcheggiati a bordo strada tra due platani pelati a colonna, bloccando una fila di Tir che ti sfiorano uno a uno con le loro bestemmie diesel (...) Viaggiare qui è eccitante come sfogliare le pagine gialle. Lungo il fianco della strada (trovi) tutto quello che non ti saresti sognato di chiedere alla vita: Punto casa, Centro casa, Linea casa, Virgola casa, Duepunti. Il Paradiso del compressore, il Purgatorio della marmitta, l'Inferno del paraurti. Non solo pelle grassa, l'Altra forfora. Fai da te giardinaggio, fai da te hobby, fai da te sesso (...) In dieci venti chilometri non c'è più niente che ti dica questo è Veneto, né architettura, né nomi, né vestiti, né lingua» (Paolini, 1999. pp. 27-29).

Poiché sembra essere evidente che, in tutti i casi menzionati, la relazione tra i modelli di sviluppo economico e la loro subordinazione al contesto spaziale esistente non determinano più un approccio urbano codificabile, allora l'atteggiamento prevalente e largamente accettato – e con il quale dobbiamo seriamente iniziare a fare i conti – sembra essere, parafrasando Koolhaas (1995): «fanculo il contesto²¹».

In questo stato delle cose, il problema non è decidere se schierarsi dalla parte dell'agire consumistico neoliberista che accetta lo *status quo* e produce spazio nel pieno di una libertà

²⁰ Si veda anche Wolfe (1965).

²¹ L'affermazione di Koolhaas (1995, p. 502, enfasi originale) è: «Bigness is no longer part of any urban tissue. It exists; at most, it coexists. Its subtext is *fuck context*».

che non accetta impedimenti di alcun genere, o dalla parte *politically correct* dei benpensanti illuminati che magnificano la crescita sostenibile ispirata a un'idea di equità e di bellezza sempre più fuori squadra nei confronti del modo di produzione corrente. Il punto è assumere tale distinzione in termini dialettici e non conflittuali e considerare lo spazio – di Los Angeles e del Nordest, nel nostro caso – in termini di *opera* (*œuvre*) e di *prodotto*, come ci invita a fare Henri Lefebvre (1974). Questo significa diventare consapevoli che la società utilizza le risorse della natura per produrre non solo manufatti, ma anche conoscenze, ideologie, scritti, immagini, linguaggi e simboli. All'interno di questo processo, gli individui, attraverso le loro pratiche sociali, «creano delle opere e producono delle cose. In entrambi i casi occorre del lavoro, ma, per quanto riguarda l'opera, il ruolo del lavoro (e del creatore in quanto lavoratore) sembra secondario, mentre esso domina nella fabbricazione dei prodotti» (*ibid.*, p. 89). Sotto questo riguardo, l'opera incorpora delle caratteristiche che la rendono insostituibile e unica, mentre il prodotto fa riferimento a processi seriali: è il risultato di atti e di gesti ripetitivi. Quello che occorre ben capire è che Lefebvre ha collocato questo movimento non entro un rapporto *dogmatico* e *prescrittivo* – a indicarci cosa andrebbe fatto e come andrebbe fatto –, ma in rapporto *dialettico*, che rifugge l'assiomatica degli ambiti chiusi e impone al ricercatore di battere vie non tracciate, con il rischio di sbagliare e di perdersi e con il destino di scoprire l'imprevisto (Mencucci, 1968, p. 559).

Queste considerazioni si applicano anche alle città che, come spazio creato, modellato e attraversato da attività sociali nel corso della loro geografia storica, propongono continuamente la distinzione tra opera e prodotto. Tuttavia, sarebbe sbagliato – prosegue Lefebvre – considerare i due termini in opposizione. Molto più fruttuoso, invece, sarebbe cercare delle relazioni che non siano di adesione o di conflitto, perché «ogni opera occupa uno spazio, lo genera, lo modella; ogni prodotto, occupando uno spazio, vi circola» (*ibid.*, p. 94).

In Lefebvre, la nozione di opera (e di prodotto) è fondamentale non solo per comprendere la questione del diritto alla città, ma anche dell'importanza delle pratiche spaziali (la vita quotidiana) nei processi di produzione dello spazio urbano. A questo proposito, egli ha introdotto la nozione di “uomo totale” come individuo capace di riconciliare il pensiero e l'azione, la mente e il corpo, vivendo la propria esistenza come un'*œuvre*, come un fatto artistico che richiede un grande investimento di riconciliazione tra il corpo e la mente. Tuttavia, in questa dialettica prevale la complessità della vita comunitaria (il “minuto popolo” e il “popolo grasso”, come li definisce Lefebvre): il concetto di opera – che ci possa piacere o meno – non è univocamente relazionato a tutto ciò che è “bello”, “positivo”, “giusto”, secondo le definizioni dell'*intelligenza* culturalmente egemonica (ma influente nelle pratiche). L'opera è, al limite, anche il *kitsch*, il *pop* o il *punk* (Andina, 2010, Marcus, 1991), ma, probabilmente, questo è un limite che non tutti siamo disposti a oltrepassare, senza pensare che si tratti di una resa intellettuale. Non così Lefebvre (1974, p. 66):

«si può supporre che la pratica spaziale, le rappresentazioni dello spazio e lo spazio di rappresentazione intervengano in modi diversi nella produzione dello spazio: secondo le loro qualità e proprietà, secondo le società (modo di produzione) e le epoche. I rapporti tra questi tre momenti – il percepito, il pensato, il vissuto – non sono mai né semplici né stabili, e nemmeno “positivi”, almeno non nel senso in cui questo termine si oppone al “negativo”, all'indecifrabile, al non-detto, al proibito, all'inconscio».

5. Le città detestabili possono essere intriganti

A questo punto e con queste premesse, concludere, nel senso di “tirare le conclusioni del ragionamento sviluppato”, può essere difficile. Se la domanda specifica è: «può una città essere apprezzata anche per tutto quanto è generalmente ritenuto criticabile e privo di giustificazioni razionali?», allora, visto che la risposta non può che essere di natura dialettica, la cosa migliore è passare il testimone a due autori tra loro molto diversi – Reyner Banham e Henri Lefebvre – ma accumulati da una straordinaria curiosità per l’insolito, da profonde frequentazioni artistiche²² e da una immediata diffidenza per l’*establishment* e le *intelligenze mainstream*, lasciando loro il compito di giustificare ciò che sembrerebbe a prima vista ingiustificabile. Qui ci si limita solo a sottolineare – come conclusione provvisoria – che in entrambi gli autori è presente un profondo sentimento di «amore per la città», come definito da Lefebvre (1970, p. 24) ne *Il diritto alla città*:

«le lotte politiche tra ‘popolo minuto’, ‘popolo grasso’, aristocrazia hanno per terreno e per posta la città. Questi gruppi sono rivali in amore per la loro città».

Infatti, una tra le posizioni più interessanti riguardo a questi due autori è il fatto di essere ostentatamente e dichiaratamente pro-urbani. Essi denunciano le ingiustizie della città capitalista, ma, nello stesso tempo, sostengono le virtù e le potenzialità latenti della vita urbana; si immergono nei paradossi della modernità piuttosto che rifugirli: cercano di sviluppare modi individuali e collettivi per costruire uno stile di vita originale in un’epoca nella quale due anime contraddittorie dimorano inevitabilmente e spesso conflittualmente. Entrambi evitano di schierarsi *a priori*. Entrambi – in un modo o nell’altro – ne sanno parecchio sulla dialettica metropolitana.

5.1 «I’d Crawl a Mile for Playboy»: Banham loves Los Angeles

Reyner Banham fu il primo storico dell’architettura che prese sul serio Los Angeles: egli si rifiutò di aderire alla corrente di pensiero – largamente maggioritaria – che considerava la metropoli angelena come un caso eccezionale e bizzarro, praticamente una distopia, e, proprio perché tale, meritevole di nessun interesse. Banham sapeva benissimo che i suoi colleghi intellettuali odiavano Los Angeles. Tuttavia, contraddicendo e sfidando questi diffusi (pre)giudizi²³, egli ha dedicato alla città degli angeli un appassionato e acuto volume nel quale ha descritto l’ambiente costruito in un modo che nessuno storico aveva mai fatto

²² Banham fu attivo nella scena pop inglese degli anni Cinquanta e mentore di gruppi dell’architettura radicale, tra cui gli Archigram. Ancora più articolate le frequentazioni artistiche di Lefebvre, che vanno dai surrealisti (fu amico di Breton) e i dadaisti negli anni venti (Tzara), sino ai situazionisti negli anni Sessanta (Debord).

²³ Scrive Banham (2006, pp. 211-212) nel capitolo conclusivo del libro: «Da un aereo ad alta quota si può ammirare in una giornata limpida un panorama di Los Angeles persino più grandioso di quello dal Griffith Park Observatory (...) Volando sopra uno spettacolo del genere, è quasi impossibile pensare che non valga la pena descriverlo; eppure, a terra, molte persone sono pressoché certe dell’inutilità di una simile fatica (...) ad esempio, c’è il famoso architetto italiano con la moglie che, quando scoprì che stavo scrivendo questo libro, mi confessò di non riuscire a capire come una persona realmente innamorata dell’architettura potesse abbassarsi a tanto, andandosene via con la consorte senza dire null’altro (...)».

prima: guardando con occhi nuovi sia le sue manifestazioni di cultura popolare e di ingegnosità industriale, sia le sue espressioni di edilizia residenziale e commerciale.

Già il metodo scelto da Banham (2006, pp. 4-5, enfasi aggiunta) per approcciare Los Angeles è originale:

«il linguaggio del design, dell'architettura e dell'urbanistica di Los Angeles è il linguaggio del movimento. Qui, la mobilità è estremamente più importante della monumentalità (...) e la città non potrà mai essere compresa interamente da chi sia incapace di muoversi con disinvoltura attraverso il suo esteso tessuto urbano e di adeguarsi al ritmo senza precedenti della sua vita, Così, come antiche generazioni di intellettuali inglesi impararono l'italiano per leggere Dante in originale, *io ho imparato a guidare l'automobile per leggere Los Angeles*».

La *flânerie* automobilistica di Banham è documentata da un video quasi amatoriale della durata circa un'ora, girato dalla BBC e intitolato: *Banham Loves Los Angeles*²⁴. Nel filmato, egli si aggira in quelle che nel libro definirà le quattro ecologie di Los Angeles, osservando i ritmi con i quali gli *angelenos* si riferiscono alla spiaggia, alle autostrade, alle pianure e alle colline. Banham ha osservato tutto ciò con gli occhi un poco stupiti di chi vede per la prima volta una costruzione umana ben caratterizzata che, tuttavia, non ha né paragoni né categorie nelle quali incasellarla. Il suo atteggiamento è di uno storico che rifiuta di comportarsi «come Socrate nell'*Eupalinos* di Paul Valéry, a rifiutare cioè l'inesplicabile, a buttar via tutto ciò che si ignora» (*ibid.*). Al contrario, egli dedicò molta attenzione ai «locali di ristoro, ai chioschi per hamburger e altre effemeridi pop²⁵» (*ibid.*), guadagnandosi l'etichetta di “storico del futuro immediato” (Whiteley, 2002).

Banham coglie molto bene la polisemia del concetto di “contesto”, indispensabile da un lato per cercare di delineare, nonostante le difficoltà prima rilevate, un tessuto urbano comprensibile. Dall'altro lato, però, Banham evita di essere preda di una definizione di contesto che si proponga esclusivamente come *genius loci*, come termine normativo e necessario di riferimento culturale:

«quando la maggior parte degli osservatori parla di monotonia invece che di unità, e, all'interno di quella monotonia di confusione piuttosto che di varietà, in genere accade perché è stato perso di vista il contesto; e lo è stato perché è unico (come tutti i fenomeni originali) e senza termini di paragone precostituiti» (*ibid.*).

Per un verso ciò lo spinge a non condividere «né l'ottimismo di chi vede in Los Angeles il prototipo di tutte le città future, ma neppure lo sconforto di quelli che vi vedono il precursore del destino universale delle città» (*ibid.*, p. 6). Per un altro verso, egli apre una questione non banale: come può una città assolutamente non storica essere apprezzata da celebre storico britannico? Detto ancora più semplicemente: «si può apprezzare una città come Los Angeles?».

Per Banham ciò che è maggiormente ammirevole in Los Angeles, è la convivenza di mondi diversi che, nonostante l'apparente anti-praticità e irrazionalità mantengono ciascuno il proprio equilibrio interno. Le gigantesche e depersonalizzanti corsie delle autostrade, per

²⁴ Visibile integralmente su Internet: <https://vimeo.com/22488225>

²⁵ Tale attenzione non sorprende, se si considera che Banham fu membro dell'*Independent Group* in seno al quale nacque la pop art. Cfr. Massey, 1995.

esempio, sono raccontate come un ambiente a sé, dove è possibile trovarsi a proprio agio mentre il mondo ti scorre a fianco. Le pianure dello *sprawl*, a loro volta, non sono altro che il luogo dove dare sfogo alla sfrenata voglia di sviluppo: «cos'altro si potrebbe fare in una condizione simile, se non crescere?».

L'amore per Los Angeles che Banham lascia trasparire dalle pagine de *L'architettura di quattro ecologie* ci pone il problema – per alcuni abbastanza sconcertante – che si possa apprezzare una città disordinata, diseconomica, caotica e anche un poco inquinata, godendo (o quantomeno profittando) proprio delle sue irrazionalità e delle sue contraddizioni radicali. Non a caso, lo straordinario lavoro di Banham, per spiegare Los Angeles utilizza in modo assolutamente disinvolto la letteratura fantascientifica di Ray Bradbury o le riviste come *Playboy* e le immagini delle *pin-up*²⁶, i *dépliant* e i *gadget* turistici, le *Yellow Pages*, l'estetica dei *drive-in*, delle *mobihome* e molto altro ancora.

5. Henri Lefebvre à Santa Cruz: «Mais où sont les lieux de la production?»

Tra il 1983 e il 1984 Henri Lefebvre fu invitato dal critico letterario marxista Frederic Jameson a trascorrere un semestre presso il *Department of History of Consciousness* nella *Humanities Division of the University of California*, in Santa Cruz. Nonostante si avviasse a compiere ottantatré anni, il filosofo francese accettò con sincero interesse e curiosità l'invito. Le motivazioni che egli riporta sono interessanti:

«j'ai accepté de faire un enseignement à l'université de Californie pour plusieurs raisons: déjà il y a quelques années, j'ai fait un séjour en Californie et j'ai constaté que cette région des Etats-Unis n'était plus celle décrite par mon ami Edgar Morin²⁷ dans son journal de la Californie; il ne s'agit plus des badges "Faites l'amour pas la guerre". Déjà il y a 4 ou 5 ans on commençait à parler de la Silicon Valley et déjà se posait le problème qui depuis s'est étendu: ou bien une nouvelle modernité ou bien la post-modernité. Ce n'était plus la Californie de la contestation radicale, c'était autre chose. Chacun sait qu'il y a déplacement de l'activité mondiale vers le Pacifique, que l'Atlantique est en perte de vitesse et que cela nous pose quelques questions, et ce que deux villes sur 4 ou 5 en Amérique connaissent une croissance urbaine extrêmement rapide: c'est Los Angeles et San Francisco. Y a-t-il un modèle californien? Il semble qu'il transparaisse par-ci par-là (...) Dans quelle mesure y a-t-il une mythologie, une idéologie de la Californie? Si j'étais dans cette région, pendant quelques mois, comme professeur à l'université, c'était pour voir clair. Je pense qu'on ne peut faire la critique que de ce qu'on connaît; autrement cela reste de l'idéologie» (Lefebvre, 1985, p. 20).

La California del Sud, con la sua urbanizzazione in stile West Coast, disgustò e affascinaò allo stesso tempo Lefebvre. Egli ammetteva che fosse molto difficile spiegare le ragioni per le quali si potesse amare o odiare una città perché talvolta «le città detestabili possono essere intriganti» (Merrifield, 2006, p. 73). Per Lefebvre, di primo acchito, Los Angeles non poteva che apparire spaventosa e invivibile. Egli si lamentava in continuazione che non si potesse andare in giro senza utilizzare l'automobile e poi spendere cifre esorbitanti per parcheggiarla. Allo stesso modo, il filosofo francese non poteva ignorare le radicali

26 Banham (1960), considerava la combinazione di *Playboy*, *gadget*, *pin-up* e la cultura popolare «uno dei più grandi doni per l'America e per la cultura occidentale (...) gattonei un miglio per una copia di *Playboy*».

²⁷ Cfr. Morin (1970). Morin fu invitato in California nel 1969 dal *Salk Institute for Biological Studies* a La Jolla.

contraddizioni urbane: strade semideserte su cui affacciavano le vetrine dei negozi di lusso e, poco più in là «un quartiere, dove 200.000 immigrati salvadoregni sono sfruttati a morte nei *basement* e nei *loft*» (*ibid.*). Ciò nonostante, Lefebvre ammetteva che, proprio per via di tali contraddizioni, Los Angeles potesse essere stupenda e affascinante «tu sei – e allo stesso tempo non sei – in una città che si estende per 150 chilometri, con dodici milioni di abitanti. Così ricca! Così povera! Però, allo stesso tempo, ti accorgi che gli ispanici hanno una controcultura, fanno società, musica e pittura (i *murales* che hanno creato sono splendidi)» (*ibid.*, pp. 73-74). Edward Soja, che lo accompagnò in numerosi giri per Los Angeles²⁸ ricorda come Lefebvre fosse affascinato in particolare dal progetto di edilizia pubblica di Estrada Courts, dove quasi tutte le facciate sono decorate da *murales*, il più notevole dei quali è una immagine di Che Guevara che ammonisce: «Noi non siamo una minoranza!» (*ibid.*, p. 74).

Ciò che Lefebvre vide durante quel soggiorno fu per lui molto illuminante. Alcuni passi significativi sono riportati da Serge Renaudie (2011) che lo accompagnò aiutandolo negli spostamenti e nelle traduzioni. Poiché Lefebvre era curioso di visitare la Silicon Valley, un gruppo di ricercatori dell'Università della California lo guidò in un tour automobilistico²⁹. Così ricorda Renaudie (*ibid.*, pp. 21-22) quell'esperienza;

«nos deux accompagnateurs, tout deux lefebvriens, vantaient cette nouvelle ville, faite de nouvelles activités et de nouvelles fonctions liées à l'informatique. Ils se léchaient les babines du post-modernisme ambiant, des nouvelles façades brillantes comme les sucres d'orges, fascinés par ces changements éclairs d'une ville, encore quelques années avant, très industrielle et ouvrière. On ne parlait alors que de bouleversement génial de cette ville qui vivait de rêves et qui avait su tenir compte des leçons de Silicon Valley et transformer complètement pour une nouvelle société informatisée promettant un Futur Hollywoodien pour Tous, Henri Lefebvre s'obstinait à demander : "Mais où sont les lieux de la production ?". Enfin, nous visitâmes les anciennes usines de Good Year, une ville dans la ville, une ville vide dans la ville pleine. Henri Lefebvre avait compris, il avait senti la réalité du changement. Et il demanda : "Et où sont-ils passés ?". Ma cela, nos compagnons ne le savaient ni ne s'en préoccupaient. Cette absence, ce trou dans la ville, en disait bien plus sur le futur de celle-ci que tous les discours».

In termini specifici Lefebvre (1985, p. 21) colse in Los Angeles un punto essenziale per quanto riguarda il suo essere specchio delle relazioni tra il modo di produzione tipicamente "californiano" e la produzione dello spazio urbano:

«l'informatique en Californie se présente à la fois comme production dominante, comme principale production et comme domination de la production, capacité d'organiser la production, et comme capacité d'organisation de l'espace, de l'espace tout entier du territoire, et de l'espace urbain in particulier».

Intorno a quelle basi, egli sviluppò in seguito alcune riflessioni.

La prima riguarda la constatazione che più la città si estende, più si deteriorano le relazioni sociali. In particolare, Lefebvre (1989, p. 16) riteneva che tale situazione si

²⁸ Celebre quello con Edward Soja e Fredric Jameson al Westin Bonaventure Hotel, poi assunto da Jameson (1991) come paradigma della postmodernità nel primo capitolo, "Culture", del volume *Postmodernism or, the Cultural Logic of Late Capitalism*.

²⁹ Fa sorridere la sincerità (e l'ingenuità) con la quale Lefebvre (1985, p. 21) ci spiega le ragioni del proprio interesse: «Quand je suis arrivé, tout a fait naïvement, je croyais que la Silicon Valley était choisie pour la qualité particulière du minerai, mais en fait cela a été choisi expressément dans un projet économique social et politique».

aggravasse se combinata con la frammentazione delle tradizionali forme del lavoro produttivo. Poiché per un marxista genuino (come è appunto il caso di Lefebvre), questi due aspetti sono inscindibili, ne discende che « l'apparition de nouvelles technologies aboutit simultanément à une autre organisation de la production et à une autre organisation de l'espace urbain qui réagissent l'une sur l'autre et s'aggravent réciproquement plus qu'elles ne s'améliorent ».

La seconda riflessione rivela il rapporto paradossale tra i centri e le periferie, che si presuppongono e si oppongono al tempo stesso. Nel caso iperbolico di Los Angeles, Lefebvre (*ibid.*) ritenne che questo paradosso potesse accentuarsi al punto tale che « l'urbain conçu et vécu comme pratique sociale est en voie de détérioration et peut-être de disparition ». Questo fatto sollevava degli interrogativi: « s'agit-il de formes nouvelles qui surgissent ainsi dans le monde entier et qui s'imposent à la ville ? Ou bien s'agit-il, au contraire, d'un modèle urbain qui s'étendrait peu à peu à l'échelle mondiale ? Selon une troisième hypothèse, on assisterait aujourd'hui à des mutations, au cours d'une période transitoire, pendant laquelle l'urbain et le mondial se recourent l'un l'autre et se perturbent réciproquement ». In ogni caso, la previsione di Lefebvre (*ibid.*, p. 17) era che nel corso del prossimo (per noi, nostro) millennio « la planétarisation de l'urbain (...) s'étendra à l'espace entier ».

La terza riflessione è la conseguenza delle due precedenti:

« cette extension mondiale ne va pas sans un grand risque d'homogénéisation de l'espace et de disparition des diversités. Or l'homogénéisation s'accompagne d'une fragmentation. L'espace se divise en parcelles qui s'achètent et se vendent. Leur prix dépend d'une hiérarchie. C'est ainsi que l'espace social, tout en s'homogénéisant, se fragmente en espaces de travail, de loisirs, de production matérielle, de services divers. Au cours de cette différenciation, autre paradoxe: les classes sociales se hiérarchisent en s'inscrivant dans l'espace, et cela de façon croissante, et non pas, comme on le prétend si souvent, de façon déperissant. Bientôt, il ne restera plus à la surface de la Terre que des îles de production agricole et des déserts de béton » (*ibid.*).

A una prima lettura, il quadro tratteggiato da Lefebvre appare irrimediabilmente pessimistico e la California del Sud sembra esistere apposta per rappresentarne l'essenza vivente. Tuttavia, a questo riguardo Cuppini (2017, p. 233), acutamente e correttamente recupera l'approccio dialettico lefebvrino in ciò che egli scriveva vent'anni prima del suo viaggio in California (1968, p. 86, enfasi aggiunta) ne *Le droit à la ville*: « cette ville qui traverse tant de vicissitudes de métamorphoses, depuis ses noyaux archaïques qui suivent de près le village, cette forme sociale admirable, cette œuvre par excellence de la praxis et de la civilisation, se défait et se refait sous nos yeux ». Si tratta allora di accogliere in pieno l'insegnamento lefebvrino: riconoscere la natura transeunte della città e del fenomeno urbano. In altre parole dobbiamo iniziare considerare l'insorgenza della *ville planétaire* come il quadro sociale, geografico, politico – ma soprattutto concettuale – entro il quale saremo portati a esprimere la nostra soggettività, prima ancora della nostra socialità. La soggettività *blasé* prossima ventura si relazionerà in modi assai diversi nella produzione dello spazio urbano in modi non necessariamente “positivi” (nel significato di opposti al “negativo”), ma che lasceranno ampio margine, per riprendere Lefebvre (cfr. *supra*), « all'indecifrabile, al non-detto, al proibito, all'inconscio ».

6. Conclusioni.

Più di dieci anni fa ho curato un volume dedicato alla politica economica delle città americane intitolato: *Un paese diverso* (Borelli, 2006). Con quel libro intendevo attirare l'attenzione sul presunto eccezionalismo delle città americane a partire dalla constatazione che molte delle teorie urbane sviluppate in quell'ambito sono spesso considerate – quando lo sono – con estremo sospetto e diffidenza da parte dei ricercatori europei. La mia intenzione non era difendere o perorare la causa americana, ma cercare di comprendere le ragioni per le quali buona parte della letteratura americana in materia di città (nella fattispecie, il libro dedicava una particolare attenzione alle questioni di *urban political economy*) fosse ritenuta, con poche eccezioni, di scarso interesse e di limitata utilità se trasferita in Europa. Nel libro ho cercato di fare inizialmente chiarezza tra le posizioni che sostenevano l'incomparabilità dei due continenti. Poi mi sono occupato di mettere in discussione tali diffuse convinzioni. Nelle conclusioni sostenevo che nelle strutture di *governance* delle città europee andava facendosi rapidamente strada una corrente di pensiero che, mescolando posizioni ideologiche e interessi concreti, individuava nelle politiche di incentivazione alla crescita e all'accumulazione le misure indispensabili per un effettivo sostegno processi di sviluppo urbano e territoriale. Tale pressione riguardava soprattutto le politiche economiche che – sull'esempio dell'America – rendevano i mercati del lavoro maggiormente flessibili sul piano dell'occupazione e della mobilità. Osservavo, inoltre, che sotto lo stimolo dei processi di europeizzazione, i territori giocavano un ruolo chiave nella formazione delle agende urbane neoliberali che incentivavano la flessibilità come una risorsa e la competizione come un modo legittimo di *governance*, al fine di perseguire dei precisi interessi di classe (*ibid.*, pp. 62-63).

Da quelle conclusioni mi sembra oggi ancora utile riprendere un punto: la pertinace tendenza a incoraggiare la libera circolazione dei beni e delle persone, a formulare regole favorevoli al buon funzionamento dei mercati, a rafforzare le politiche della concorrenza e a sostenere la precarietà occupazionale, ha finito per relegare questioni come le conquiste nei settori dei diritti lavorativi, la tutela dell'ambiente e la riduzione delle disuguaglianze sociali, a un ruolo di minore portata. Non deve perciò sorprendere che la competizione, estesa a tutti i livelli istituzionali e sociali, abbia finito per produrre a livello mondiale una configurazione spaziale e sociale delle città largamente determinata da valori imprenditoriali che si appropriano dello spazio urbano come una risorsa da trasformare e utilizzare nel modo più profittevole possibile. Si tratta di un'ideologia di sviluppo urbano che nelle sue manifestazioni spaziali può (ad alcuni) apparire aliena rispetto alle esperienze storicamente consolidate in Europa. Tuttavia, i modelli americani di sviluppo urbano – per quanto tra loro diversi e di là dello spaesamento che eventualmente inducono in noi abitanti del Vecchio Continente – sono particolarmente congeniali alla cultura neoliberale «perché assumono la competizione come il principio guida di un popolo che ha sempre considerato la libertà come presupposto dell'uguaglianza e non viceversa» (Fabbrini, 2005, pp. 256, *passim*). Si tratta di un'idea di libertà che affonda le proprie radici ideologiche nel pensiero liberal-borghese del XVIII secolo – quello che John Locke (1982, ed. or., 1689) aveva teorizzato nel suo *Secondo trattato sul governo civile*, con il celebre motto: «vita, libertà e proprietà» – che nell'esperienza americana è stato coniugato in *liberty and property*. Conformemente a questa

visione della società, Stephen Elkin (1987, p. 11), ha introdotto il concetto di *repubblica commerciale* e lo ha declinato a livello urbano. Per Elkin il centro delle aspirazioni dei cittadini americani è realizzare un particolare *political way of life*, un regime popolare fondato su (e promotore di) una società commerciale» (*ibid.*). Se questa aspirazione è soddisfatta, allora è possibile fare riferimento a un idealtipo di cittadinanza con uno spiccato senso di ciò che Elkin (*ibid.*) definisce *pubblico interesse commerciale*.

Tali considerazioni mi sembrano necessarie per terminare questo saggio in maniera meno ovvia della banale constatazione che, indipendentemente dal fatto che si tratti di retoriche manageriali o di politiche concrete, sembra non esserci grande differenza nei contenuti delle agende neoliberali alle quali si abbandonano le istituzioni e gli attori dello sviluppo urbano e territoriale di tutto il mondo. In questo saggio emergono certamente questioni che pongono l'accento sulle similitudini e le differenze tra due conurbazioni localizzate in continenti diversi. Tuttavia, lo scopo non è (e non poteva essere) una comparazione *sensu stricto* tra Los Angeles e il Nordest. L'intento è – piuttosto – portare l'attenzione su alcune delle più evidenti conseguenze socio-spaziali dell'ideologia neoliberale.

Una tra queste riguarda sicuramente gli effetti indotti dall'attuale modo di produzione flessibile perché le inevitabili contraddizioni nei rapporti sociali di produzione si sono rapidamente iscritte nello spazio, segnandolo profondamente. È in questa transizione produttiva, nella quale il lavoro ha cessato di confondersi con la riproduzione e se ne è distaccato per diventare *lavoro sociale astratto*, che secondo Lefebvre (1976, p. 67, *passim*), si è prodotto lo *spazio astratto* come trascendenza dello spazio assoluto (per Lefebvre: la natura) e dello spazio storico. Nello spazio astratto gli spazi naturali e storici persistono, ma sono in via di esaurimento perché il nuovo spazio che si impone appiattisce le differenze naturali e temporali a favore di una sovra-significazione omogeneizzante che risponde al funzionamento del capitalismo. Lungo questa linea interpretativa, l'esempio di Los Angeles e del Nordest non potrebbe essere più appropriato perché le logiche capitalistiche si dimostrano oramai perfettamente in grado di operare in modo omogeneo sia in un luogo che (noi Europei) possiamo considerare come il paradigma dello spazio assoluto e non-storico (non importa se urbano o rurale, Vidler, 1992, p. 37), sia in un luogo che ci appare come l'esito storico di numerose e complesse stratificazioni di geologia culturale, siano queste urbane o rurali.

Ciò premesso, dobbiamo però stare molto attenti a non cadere nella banalizzazione. Lo spazio astratto non si definisce soltanto *negativamente* rispetto a tutto ciò che lo precede: le trasformazioni dell'ambiente, l'antropocene, la diminuzione della biodiversità, la superfetazione del patrimonio storico, le offese al paesaggio. Lo spazio astratto funziona soprattutto *positivamente*, attraverso il sostegno, la legittimazione e l'istituzionalizzazione che l'ideologia neocapitalistica assegna alla mercificazione e alla omologazione di tutto ciò che incontra lungo il proprio incedere. A questo punto, l'interesse per Los Angeles e il Nordest non riguarda né la desiderabilità di più o meno probabili comparazioni, né l'utilità di valutazioni manichee in merito alle vicende urbane di cui ho qui dato conto. La questione è di altra natura e concerne le contraddizioni presenti sia nello spazio di Los Angeles, sia in quello del Nordest. Ho scelto questi casi e questo modo di procedere perché si tratta di contraddizioni particolarmente evidenti, incardinate nello spazio naturale e in quello storico. A dispetto delle differenze, tali contraddizioni si presentano a Los Angeles come nel Nordest

talvolta in forme aggravate, talvolta in forme modificate, talvolta nelle forme del possibile o dell'utopico³⁰. In ogni caso, si tratta di contraddizioni che hanno conseguenze importanti. Per esempio, tendono alla dissoluzione dei rapporti sociali di produzione esistenti per crearne dei nuovi costruiti su nuove premesse, non necessariamente migliori, ma nemmeno pregiudizievolemente peggiori. Ha ragione Lefebvre (*ibid.*) nel sostenere che lo spazio astratto, nonostante possa *anche* non conformarsi alle nostre attese o alla nostra quotidianità, contiene un grande potenziale per produrre un nuovo tipo di spazio: lo *spazio differenziale*. Il punto cruciale del ragionamento è che mentre lo spazio astratto tende verso l'omogeneità attraverso la riduzione delle differenze, le possibilità dello spazio differenziale possono realizzarsi solo mediante una relazione dialettica tra le spinte verso l'omogeneizzazione e l'accentuazione delle differenze. Non è sopprimendo uno dei due termini a favore dell'altro che possiamo aspettarci degli avanzamenti o delle opposizioni particolarmente utili.

Detto diversamente e in termini più semplici (che forse non tutti saranno disposti ad accettare): è a procedere dallo spazio astratto che i ricercatori dovrebbero incominciare a costruire una ontologia dei luoghi che non si riduca a una metafisica della conservazione e della nostalgia, ma che sappia farsi carico del difficile compito di elaborare le differenti stratificazioni di significato sociale e di livello estetico che sono all'opera nello spazio astratto in cui siamo immersi. Perché, come scriveva Marx: «gli uomini non possono vedere nulla intorno a sé che non sia il loro proprio viso: tutto parla loro di loro stessi. Anche il loro paesaggio ha un'anima».

³⁰ Approfondire tali questioni richiederebbe troppo spazio: spiace non poterlo fare qui. Si rimanda a Borelli (2016; 2017).

Riferimenti bibliografici

- Adorno, T. (1979), *Minima moralia. Meditazioni della vita offesa*, Einaudi, Torino (ed. or., 1951).
- Andina, T. (2010), *Arthur Danto: Un filosofo pop*, Carocci, Roma.
- Bagnasco, A. (1977), *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Il Mulino, Bologna.
- Bagnasco, A. (1988), *La costruzione sociale del mercato*, Il Mulino, Bologna.
- Banham, R. (1960), "I'd Crawl a Mile for ... Playboy", *Architect's Journal*, Vol. 131, pp. 527-529.
- Banham, R. (2009), *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Einaudi, Torino (ed. or., 1971).
- Bialasiewicz, L. (2006), "Geographies of production and the contexts of politics: dis-location and new ecologies of fear in the Veneto città diffusa", *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 24, pp. 41-67.
- Borelli, G. (2006), "Un paese diverso", in Id. (a cura di), *La politica economica delle città americane*, FrancoAngeli, 2006, pp. 11-69.
- Borelli, G. (2015) "Il trave nell'occhio. Recensione a *Conflitti e Territorio*, a cura di Laura Fregolent", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n. 113.
- Borelli, G. (2016), "Veneto (in)felice: La distruzione letteraria del Nordest", *Veneto e Nordest*, n. 46, pp. 9-48.
- Borelli, G. (2017), "Sociologia e letteratura: Percorsi disciplinari e mislature", *Tracce Urbane*, n. 2, <http://ojs.uniroma1.it/index.php/TU/article/view/14231>
- Borelli, G. (2018), "Venise par Henri Lefebvre; un vestige de l'espace social collectif", paper presentato à la Conférence: *Le droit à la ville de Henri Lefebvre*, Paris, 4-5 avril.
- Brass, T. (1964), *Il disco volante*, De Laurentiis Film.
- Brino, G. (1978), *Los Angeles. La città capitalista*, Medicea, Firenze.
- Carlotto, M. (2011), *Arrivederci amore, ciao, e/o*, Roma.
- Carlotto, M. (2012), *Alla fine di un giorno noioso, e/o* Roma.
- Comisso, G. (1984), *Veneto Felice* (a cura di N. Naldini), Longanesi, Milano.
- Cosgrove, D. (2006), "Los Angeles and the Italian città diffusa: landscape in the cultural space, in T. Tekenli, A.M. D'Hauterres (a cura di), *Landscape of new cultural economy of space*, Springer, Luxembourg, pp. 69-92.
- Cuppini, N. (2017), "Una città-pianeta? Introduzione alla traduzione di: «Quand la ville se perd dans la métamorphose planétaire» di Henri Lefebvre, *Scienza & Politica*, Vol. 21, n. 56, pp. 223-239.
- Davis, M. (1993), *La città di quarzo. Indagine sul futuro di Los Angeles*, il manifestolibri, Roma (ed. or., 1992).
- Davis, M. (1994), "L'ecologia della paura", *Decoder*, n. 9.
- Dear, M. (2003), "The Los Angeles School of Urbanism: An Intellectual History", *Urban Geography*, Vol. 24, n. 6.
- Dear, M., Flusty, S. (1998), "Postmodern Urbanism", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 88, n. 1, pp. 50-72.

- Elkin, S.L. (1987), *City and Regime in the American Republic*, University of Chicago Press, Chicago.
- Fabbrini, S. (2005), *L'America e i suoi critici. Virtù e vizi dell'iperpotenza democratica*, Il Mulino, Bologna.
- Ferrazza, D. (2014), *Statale undici. Le strade che hanno fatto il Nordest*, Marsilio, Venezia.
- Fregolent, L. (a cura di) (2014), *Conflitti e Territorio*, FrancoAngeli, Milano.
- Fregolent, L., Indovina, F., Savino, M. (a cura di) (2005), "L'area centrale veneta: 'diffusione in evoluzione', in Id. *L'esplosione della città*, Editrice Compositori, Bologna, pp. 200-223.
- Fregolent, L., Tonin, S. (2015), "Urban sprawl and local public expenditure: evidence from an Italian case study", in Id., (a cura di), *Growing Compact*, FrancoAngeli, Milano, pp. 82-106.
- Frigo, S. (2018), *I luoghi degli scrittori veneti*, Mazzanti, Venezia.
- Garrone, M. (2004), *Primo amore*, Fandango, Roma.
- Greenfield, A. (2013), *Against the smart city*, Do projects, Kindle edition.
- Ilardi, M. (2002), "Il generico Koolhaas", <http://www.archphoto.it/archives/597>
- Indovina, F. (1993), *La città occasionale. Firenze, Napoli, Torino, Venezia*, FrancoAngeli, Milano.
- Jameson, F. (1991), *Postmodernism or, the Cultural Logic of Late Capitalism*, Duke University Press, Durham (tr. it., 2015).
- Koolhaas, R. (1976), *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, The Monacelli Press, New York (tr. it. 2001).
- Koolhaas, R. (1995), "Bigness or the problem of Large", in R. Koolhaas, B. Mau, *S, M, L, XL*, 01 Publishers, Rotterdam.
- Koolhaas, R. (2006), "The Generic City", in Id., *Junkspace*, Quodlibet, Macerata, pp. 25-60 (ed. or., 1995).
- Lago, G. (1996), *Nordest chiama Italia*, Neri Pozza, Milano.
- Lefebvre, H. (1976), *La produzione dello spazio*, Moizzi, Milano (ed. or., 1974).
- Lefebvre, H. (1985), "Informatique et urbanization en Californie", in J. Le Goff, L. Guieysse (a cura di), *Crise de l'urbain, futur de la ville: Colloque de Royaumont 1984*, Économica, Paris, pp. 19-22.
- Lefebvre, H. (1989), "Quand la ville se perd dans la métamorphose planétaire", *Le Monde diplomatique*, mai, pp. 16-17 (tr. it. 2017).
- Locke, J. (1982), *Due trattati sul governo*, UTET, Torino (ed. or., 1689).
- Mancone, A. (2015), "Conflitti, istituzioni e piani: i dilemmi di L e C", in L. Fregolent (a cura di), *Conflitti e Territorio*, FrancoAngeli, Milano, pp. 142-160.
- Maino, F. (2014), *Cartongesso*, Einaudi, Torino.
- Marcus, G. (1991), *Tracce di rossetto*, Leonardo, Milano (ed. or., 1989).
- Marovelli, P., Paolini, E., Saccomano, G. (1974), *Introduzione a Paperino. La fenomenologia sociale nei fumetti di Carl Barks*, Sansoni, Firenze.
- Marson, A. (2001), *Barba Zuchòn town: una urbanista alle prese col Nordest*, FrancoAngeli, Milano.
- Massey, A. (1995), *The Independent Group: Modernism and Mass Culture in Britain, 1945-59*, University Press, Manchester.
- Mazzacurati, C. (2008), *La giusta distanza*, Fandango, Roma.

- Mencucci, V. (1968), "Totalità e dialettica in Henri Lefebvre", *Rivista di Filosofia Neoclassica*, a. LX, fasc. VI, pp. 555-579.
- Merrifield, A. (2006), *Henri Lefebvre. A Critical Introduction*,
- Morin, E. (1970), *Journal de Californie*, Seuil, Paris.
- Owens, B. (1972), *Suburbia*, Fotofolio, New York.
- Paolini, M. (1999), *Bestiario Veneto. Parole mate*, Biblioteca dell'immagine, Pordenone.
- Paolini, M., Bettin, G. (2017), *Le avventure di Numero primo*, Einaudi, Torino, Kindle edition.
- Pellizzoni, L. (2014), "La posta in gioco. I conflitti per il territorio tra continuità, innovazione e integrazione", in L. Fregolent (a cura di), *Conflitti e territorio*, FrancoAngeli, Milano, pp. 83-100.
- Piore. M.J., Sabel, C.F. (1987), *Le due vie allo sviluppo industriale. Produzione di massa e produzione flessibile*, Isedi-Petrini, Torino (ed. or., 1984).
- Piovene, G. (2013), *Viaggio in Italia*, Baldini & Castoldi, Milano (ed. or., 1957).
- Pirsig, R. (1981), *Lo zen e l'arte di manutenzione della motocicletta*, Adelphi, Milano (ed. or., 1974).
- Portello, M. (2014), "La realtà disturbata da Cartongesso", <http://www.doppiozero.com/materiali/parole/la-realta-disturbata-da-cartongesso>
- Renaudie, S. (2011), *La ville par le vide*, Movecity édition, Ivry sur Seine.
- Ruscha, E. (1962), *Twentysix Gasoline Stations*, National Excelsior Press, Beverly Hills.
- Rossetto, A. (2013), *Piccola patria*, Arsenali medicei, Roma.
- Sennett, R. (1999), *L'uomo flessibile. Le conseguenze del nuovo capitalismo sulla vita personale*, Feltrinelli, Milano (ed. or., 1998).
- Settis, S. (2014), *Se Venezia muore*, Einaudi, Torino.
- Soja, E. (2014), *My Los Angeles. From Urban Restructuring to Regional Urbanization*, University of California Press, Berkeley.
- Trevisan, V. (2002), *I quindicimila passi*, Einaudi, Torino, Kindle edition.
- Trevisan, V. (2010), *Tristissimi giardini*, Laterza, Bari, , Kindle edition.
- Turri, E. (2005), "L'anima del paesaggio veneto", in F. Vallerani, M. Varotto (a cura di), *Il grigio oltre le siepi. Geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto*, Nuova dimensione, Portogruaro, pp. 21-26.
- Vidler, A. (1992), "La conquista dello spazio", *Casabella*, nn. 586-587, pp. 37-39.
- Vallerani, F. (2005), "La perdita della bellezza. Paesaggio veneto e racconti dell'angoscia", in F. Vallerani, M. Varotto (a cura di), *Il grigio oltre le siepi. Geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto*, Nuova dimensione, Portogruaro, pp. 159-186.
- Vallerani, F. (2012), "Urban sprawl on the Venice mainland: Risks for the regional public Heritage", *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*, vol. 1, n. 1.
- Waldie, D. J. (2011), *Holy Land. Ricordi suburbani*, Il Canneto, Genova (ed. or. 1996).
- Whiteley, N. (2002), *Reyner Banham. Historian of the Immediate Future*, The MIT Press, Cambridge.
- Wolfe, A. M. (2006), *Suburban Escape. The Art of California Sprawl*, Center for the American Places and San Jose Museum of Art, Santa Fe, New Mexico.
- Wolfe, T. (1965), *The Kandy-Kolored Tangerine-Flake Streamline Baby*, Farrar, Straus and Giroux, New York (tr. it., 1969).
- Zanzotto, A. (1968), *La beltà*, Mondadori, Milano.

Zanzotto, A. (1978), *Il galateo in bosco*, Mondadori, Milano

Zanzotto, A. (2009), *In questo progresso scorsoio*, Garzanti, Milano.